PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

41 (1527) • 12.10.1980 CENA 5 zł

PIERWSZY KUBAŃCZYK W KOSMOSIE •
RODZINNE TRADYCJE LOTNICZE • PIERWSZE
KOBIECE 1000 km • FARNBOROUGH'80

UCHWAŁA ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Zarząd Główny Aeroklubu PRL, wyrażając odczucia i nastroje pracowników, członków oraz działaczy stowarzyszenia, w pełni solidaryzuje się z klasą robotniczą i ludźmi pracy protestującymi przeciwko wypaczeniom socjalistycznych zasad w polityce społeczno-gospodarczej, nieprzestrzeganiu demokracji socjalistycznej oraz innym ujemnym zjawiskom w życiu społeczno-politycznym kraju.

Zjawiska te rzutowały również na sytuację naszej organizacji, co najdobitniej wyrażało się w biurokratycznym ingerowaniu nadzoru państwowego w statutową działalność stowarzyszenia, likwidacji szeregu lotnisk bez rekompensaty lub budową lotnisk zastępczych z dużym opóźnieniem, niedostatecznych przydziałach sprzętu samolotowego, a zwłaszcza szybowcowego, niewłaściwej polityki płacowej wobec pracowników stowarzyszenia oraz w ciągłym zmniejszaniu środków na działalność. Wielokrotne przedkładanie tych problemów przez władze Aeroklubu PRL czynnikom państwowym, aż do prezesa Rady Ministrów włącznie, nie przyniosło pozytywnych rezultatów.

Obecna zmiana sytuacji, złożone oświadczenia nowych władz partyjnych i państwowych, przywracanie socjalistycznych norm życia społecznego w kraju oraz porządkowanie gospodarki stwarzają warunki do rozwiązania problemów nurtujących naszą organizację. Wierzymy, że w ogłoszonym programie rządowym dotyczącym porządkowania płac znajdą również rozwiązanie najpilniejsze sprawy wynagrodzenia pracowników aeroklubów.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL, uwzględniając oddolne głosy domagające się wprowadzenia koniecznych zmian w sytuacji stowarzyszenia, uchwalił i skierował do władz partyjnych i państwowych postulaty dotyczące m. in.:

— poszanowania samorządności i umocnienia społecznego charakteru stowarzyszenia;
— rozwinięcia samodzielności aeroklubów regionalnych;
— decentralizacji systemu organizacyjno-ekonomicznego;
— rozwinięcia produkcji przez krajowy przemysł sprzętu lotniczego zabezpieczającego pilne potrzeby Aeroklubu PRL oraz
— modyfikacji systemu ruchu lotniczego.

Jednocześnie Zarząd Główny zgłosił gotowość natychmiastowego włączenia się do prac nad realizacją wysuniętych postulatów.

Natomiast postulaty pracowników i działaczy aeroklubów, które wpłynęły lub wpłyną jeszcze do Zarządu Głównego APRL, zmierzające do uporządkowania spraw organizacyjnych, socjalnych, stosunków międzyludzkich, szkolenia i wychowania, rozwiązanie których leży w kompetencji władz Aeroklubu PRL, zostaną rozpatrzone do końca października br., a ich nadawcy będą powiadomieni o sposobie załatwienia. Postulaty wymagające decyzji władz państwowych zostaną tam skierowane.

Władze Aeroklubu PRL wszystkich szczebli powinny dokonać krytycznej i samokrytycznej oceny naszej działalności oraz wyciągnąć z tej oceny określone wnioski i konsekwencje. Sami jesteśmy zobowiązani stwarzać jak najlepsze warunki do zaangażowanej działalności we władzach, ludziom oddanym lotnictwu, ofiarnym i cieszącym się zaufaniem działaczy i członków.

Miarą naszego poczucia odpowiedzialności niech będzie także ciągła troska władz i działaczy o oszczędną gospodarkę środkami finansowymi i sprzętem. Przyjdzie nam zadania stojące przed Aeroklubem PRL realizować w trudnych ekonomicznie warunkach, stąd potrzeba gospodarskiej troski o wszelkie środki będące w naszej dyspozycji.

Jest sprawą obywatelskiej powinności każdego członka, działacza i pracownika aeroklubu rzetelna praca szkoleniowo-wychowawcza z młodzieżą lotniczą, stała troska o bezpieczeństwo lotów i skoków spadochronowych, o bezpieczeństwo ludzkiego życia i zdrowia. Codzienna praca nad patriotycznym, moralnym i obywatelskim wychowaniem członków stowarzyszenia, pełna realizacja zadań na rzecz obronności kraju, gospodarność, uczciwość, rzetelność, rozwaga oraz poczucie odpowiedzialności za słowa i czyny, oto co powinno nas, społeczność lotniczą, cechować zawsze, a szczególnie dzisiaj w tym trudnym dla całego kraju okresie.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL wyraża przekonanie, że wypróbowani działacze, dojrzały aktyw lotniczy i zdecydowana większość członków nie zawiodą.

ZARZĄD GŁÓWNY AEROKLUBU PRL

Warszawa, dnia 25 września 1980 r.

Z LOTU PO KRAJU

PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

25 września br. obradował w Warszawie na swym plenarnym posiedzeniu Zarząd Główny Aeroklubu PRL. W pierwszym punkcie porządku obrad omówiono aktualne problemy Aeroklubu PRL na tle obecnej sytuacji społeczno-politycznej kraju. Po dyskusji, w której dominował ton głębokiej troski o rozwój lotnictwa sportowego, Zarząd Główny przyjął uchwałę, którą publikujemy obok. W dalszym ciągu obrad omówiono stan gospodarki środkami materiałowymi w stowarzyszeniu, dokonano oceny szkolenia lotniczego, bezpieczeństwa lotów i skoków w pierwszym półroczu br. oraz wysłuchano informacji o realizacji uchwał, postulatów i wniosków XI Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL.

Obradom przewodniczył prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj.** W plenum wziął udział dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — **Mieczysław Roman.**

Obszerniej o obradach plenum ZG APRL napiszemy w następnym numerze.

MISTRZOWIE SPADOCHRONOWI WOJSKA POLSKIEGO

W rozegranych we Wrocławiu XIX Spadochronowych Mistrzostwach Wojska Polskiego tytuły mistrzowskie wywalczyli:

Skoki na celność lądowania: exequo — st. sierż. **Józef Łuszczki** (Warszawski OW I) i plut. **Wojciech Lugar** (Śląski OW I), 3 miejsce zajął ppor. **Ryszard Olszowy** (Śląski OW I).

Akrobacja spadochronowa: 1. sierż. **Marek Fotyga** (Pomorski OW I), 2. ppor. **Ryszard Olszowy** (Śląski OW I), 3. sierż. **Stanisław Barwik** (Pomorski OW I).

Dwubój spadochronowy (skoki celnościowe i akrobacja): 1. ppor. **Ryszard Olszowy** (Śląski OW I), 2. st. sierż. **Józef Łuszczki** (Warszawski OW I), 3. sierż. **Janusz Raj** (Warszawski OW II). Zespołowo — 1. Warszawski OW I (st. sierż. **Józef Łuszczki,** st. sierż. **Roman Łapucki,** st. sierż. **Lesław Panas,** st. sierż. **Stanisław Sondej,** plut. **Wiesław Guzik**), 2. Śląski OW I, 3. Pomorski OW I.

XX jubileuszowe mistrzostwa odbędą się w 1981 r., a ich gospodarzem będzie Dowództwo Wojsk Lotniczych.

DZIAŁALNOŚĆ ZAKŁADOWEGO KOMITETU ZAŁOŻYCIELSKIEGO NIEZALEŻNYCH, SAMORZĄDNYCH ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH W WSK PZL-ŚWIDNIK

Zakładowy komitet założycielski Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych w WSK-PZL Świdnik, przekształcony z komitetu strajkowego, działa — jak podkreśla jego kolektyw kierowniczy — na podstawie porozumień zawartych w Szczecinie i Gdańsku.

Komitet skupia uwagę na dwóch zasadniczych sprawach: tworzeniu struktury organizacyjnej oraz funkcji rzeczywistego reprezentanta załogi. Członkowie kolektywu kierowniczego zakładowego komitetu założycielskiego uczestniczą w wydziałowych naradach produkcyjnych. Wynikiem tej współpracy jest np. załatwienie 37 postulatów załogi, dotyczące bardzo nieraz złożonych spraw płacowych, w tym tworzenia preferencji dla osób pracujących w trudnych warunkach, czy też podwyższenia wynagrodzenia najniżej zarabiającym. Dzięki temu zmniejszyły się już dysproporcje płacowe w zakładzie. Część problemów skierowano do wojewody lubelskiego, który postanowił np. przyspieszyć budowę ujęcia wody dla Świdnika oraz rozbudowę miejscowego szpitala, a także podjął decyzje poprawiające zaopatrzenie miasta w artykuły spożywcze.

WSK nie pracuje jeszcze w pełnym rytmie, ale jak podkreśla dyrektor Jan Czogała, atmosfera w zakładzie uspokaja się, wzrasta wydajność pracy. W wyniku współpracy administracji i działaczy komitetu założycielskiego NSZZ, na czele którego stoi **Zofia Bartkiewicz,** rozładowuje się konflikty, tworzy się atmosfera wzajemnego zaufania, dobrej roboty, nietolerancji dla pijaństwa i obiboków. W naszych związkach — mówią działacze komitetu — ludzi z piaskiem w rękawach nie potrzeba.

Równolegle w WSK, za obopólnym porozumieniem, działa dotychczasowa rada zakładowa, która załatwia najpilniejsze sprawy socjalne załogi.

MISTRZOSTWA AKROBACJI NA 25-LECIE AEROKLUBU GLIWICKIEGO

Aeroklub Gliwicki obchodzi w bieżącym roku 25-lecie swej działalności. Jubileusz uświetniły przeprowadzone we wrześniu Mistrzostwa Polski w Akrobacji Samolotowej. Złe warunki atmosferyczne nie pozwoliły jednak rozegrać konkurencji w grupach B i C. Zakończono jedynie konkurs w grupie A — wyczynowej, w której rozegrano 3 konkurencje. Mistrzem Polski został **Paweł Pawlak** (Aeroklub Szczeciński) — 9758 pkt; tytuł wicemistrza wywalczył **Bogdan Szybalski** (Aeroklub Radomski) — 8724 pkt, a II wicemistrza — **Jerzy Makula** (Aeroklub ROW) — 8608 pkt. Dalsze miejsca w kolejności zajęli: 4. **Marek Szufa** (Aeroklub Opolski) — 8490 pkt, 5. **Krzysztof Jędrysek** (Aeroklub Szczeciński) — 8381 pkt, 6. **Marian Kujawa** (Aeroklub Gliwicki) — 7458 pkt, 7. **Jerzy Kulik** (Aeroklub Gliwicki) — 7071 pkt, 8. **Janusz Talarczyk** (Aeroklub Szczeciński) — 5233 pkt.

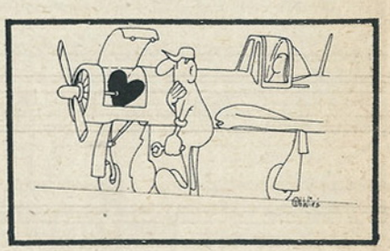
Po zakończeniu mistrzostw ich uczestnicy oraz członkowie, działacze i pracownicy Aeroklubu Gliwickiego spotkali się na akademii poświęconej 25-leciu AG.

NOWE CENY PRENUMERATY „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA 1981 ROK

Informujemy naszych Czytelników, że począwszy **od 1 stycznia 1981 r.** cena „Skrzydlatej Polski" wynosić będzie **7 zł.** W związku z tym warunki prenumeraty pisma na 1981 r. wynoszą:

kwartalnie	— 91 zł
półrocznie	— 182 zł
rocznie	— 364 zł

Decyzja o podwyżce ceny naszego tygodnika umotywowana jest wzrostem kosztów papieru i druku czasopisma.



Rys. W. Fuglewicz

1500 SKOK ZE SPADOCHRONEM KRZYSZTOFA LAMPARSKIEGO

We wrześniu wykonał 1500 skok ze spadochronem członek Aeroklubu Radomskiego — **Krzysztof Lamparski.** Jubileuszowy skok wykonał on podczas treningu z wysokości 2000 m, pod kierunkiem instr. **Józefa Szeląga.**

Gratulujemy.

W SKRÓCIE

● **Miło nam** donieść, że znany warszawski pilot, obecnie pracownik PUL Aeropol, **Andrzej Urbański,** zawarł 19 września br. związek małżeński z panią **Dorotą Kurkowską.** Młodej parze składamy najlepsze życzenia.

● **Minęło** 20 lat od otwarcia w Warszawie przedstawicielstwa amerykańskich linii lotniczych PAN-AM, które rezyduje obecnie w hotelu Victoria.

● **Numer 2** miesięcznika „Mały Modelarz" zawiera model kartonowy samolotu amfibii Vickers-Supermarine Valms II (Mors). Opracowanie **Wiesława Bączkowskiego.**

W NASTĘPNYM NUMERZE

● AKTUALNE PROBLEMY AEROKLUBU PRL
● W MAJESTACIE TATR
● ONZ LOTNICTWU
● SER ZA ZWYCIĘSTWO
● OSHKOSH '80
● MUZEUM W DŻUNGLI

NASZA OKŁADKA

Polskie odrzutowe samoloty szkolno-treningowe TS-11 Iskra w locie ćwiczebnym.
Zdjęcie: Lech Zielaskowski

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **RFN.** W związku z wzrastającym znaczeniem gospodarki morskiej, ministerstwo do spraw badań i technologii powierzyło firmie Dornier opracowanie programu technologicznego budowy samolotu ziemno-wodnego (amfibii). Jak wynika ze wstępnych informacji, mają być wykorzystane doświadczenia z samolotem Do-24 i samolotem komunikacji lokalnej. Program doświadczalny przewidziano na okres 3 lat, w którym zrealizowane zostaną: projekt, budowa i próby w locie.

● **USA.** Pierwszy samolot nowej wersji DC-9 Super 80 (dla 172 pasażerów) przekazany został przedsiębiorstwu szwajcarskiemu Swissair. W związku z tym faktem (chodzi o szóstą wersję popularnego DC-9) wytwórnia MC Donnell Douglas przypomina, że na świecie eksploatowanych jest ponad 900 samolotów DC-9 użytkowanych w 60 państwach. Swissair zamówił 15 samolotów nowej wersji, a przedsiębiorstwo Austrian Airlines zamówiło 8 samolotów. Łącznie, 12 przedsiębiorstw zamówiło 87 samolotów.

● **CSRS.** Z okazji Dnia Wojska CSRS przedstawiono społeczeństwu najnowsze samoloty bojowe, a między innymi MiG-23 o zmiennej geometrii skrzydeł oraz duże śmigłowce Mi-24 bardzo silnie uzbrojone w broń strzelecką i pociski rakietowe. O nowym sprzęcie informuje czasopismo „Letectvi + Kosmonautika".

● **W. BRYTANIA.** Radziecki samolot Jak-11 niegdyś produkowany z licencji w CSRS (jako C-11) został zakupiony do celów pokazowych przez Anglików. Lata, co ciekawsze w barwach francuskiego pułku Normandie-Niemen.

● **ZSRR.** Na zebraniu biura federacji sportu lotniowego przedstawiono wyniki dotychczasowych prac przygotowawczych do seryjnej produkcji lotni typu Sławutycz UT. Lotnia ta wg konstrukcji A. Daszwieca lata w zakresie prędkości od 25 do 60 km/h, ma dobrą stateczność oraz zbudowana jest zgodnie z lotniczymi normami wytrzymałości. Prototypy lotni oblatali piloci doświadczalni w łącznym czasie 600 godzin. W przyszłym roku lotnia wspomnianego typu będzie podstawowym sprzętem szkolno-treningowym w DOSAAF. Przewiduje się przygotowanie wersji wyczynowej Sławutycz-Sport.

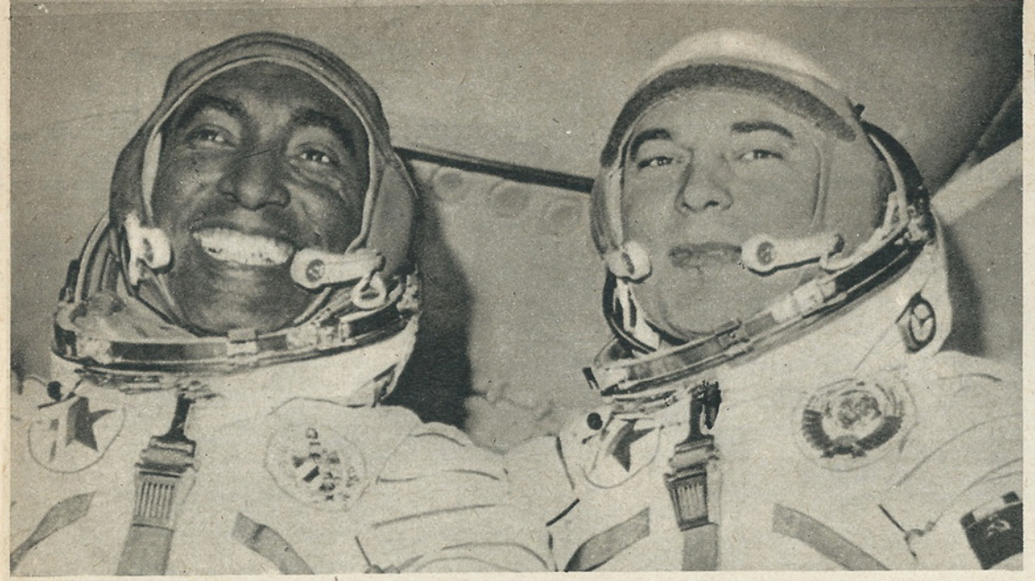
● **HOLANDIA.** Decyzją władz odwołano sprzedaż dwóch samolotów transportowych Fokker F-27, do Boliwii. Przyczyną są rozbieżności polityczne między dwoma państwami.

● **HISZPANIA.** Podpisano umowę z firmą amerykańską w sprawie unowocześnienia zintegrowanego systemu kontroli obszaru powietrznego dla lotnictwa cywilnego.

● **ChRL.** Dwustronna umowa podpisana z USA umożliwi otwarcie bezpośredniej komunikacji między Nowym Jorkiem, San Francisco i Honolulu, a Pekinem i Szanghajem.

● **FRANCJA.** Pionier lotnictwa Maurice Bellonte, sławny z pierwszego przelotu (ze wschodu na zachód) ponad Atlantykiem Północnym przed 50 laty na samolocie Breguet otrzymał z rąk prezydenta Francji Wielki Krzyż Legii Honorowej.

● **BRAZYLIA.** W sierpniu zbudowano czterechsetny samolot rolniczy EMB-201 Ipanema. Miesięczna produkcja tych samolotów wynosi średnio 4 sztuki.



Załoga statku kosmicznego Sojuz-38: Jurij Romanienko (z prawej) i Arnaldo Tamayo Mèndez.

PIERWSZY KUBAŃCZYK w KOSMOSIE

18 września 1980 r. o godzinie 22.11 czasu moskiewskiego rozpoczął po starcie w Bajkonurze swój lot w przestrzeń kosmiczną pierwszy kosmonauta-badacz z kraju latynoamerykańskiego, Kubańczyk ARNALDO TAMAYO MENDEZ, który wchodził w skład załogi statku kosmicznego Sojuz-38, dowodzonego przez kosmonautę radzieckiego JURIJA ROMANIENKO.

19 września 1980 r. o godzinie 23.49 statek Sojuz-38 połączył się z zespołem orbitalnym Salut-6 i Sojuz-37.

Przez 7 dni załoga radziecko-kubańska prowadziła wspólnie eksperymenty i badania, zaplanowane przez specjalistów kubańskich w zakresie współpracy międzynarodowej w ramach programu Interkosmos.

Wspólny radziecko-kubański lot w przestrzeń kosmiczną jest bez wątpienia istotnym wydarzeniem w historii Kuby, która zaledwie 21 lat temu podjęła wielkie zadanie rozwoju kraju wolnego, niezależnego i socjalistycznego.

Kuba, która na miarę swych możliwości uczestniczy w programie Interkosmos od początku jego utworzenia — od lat prowadzi działalność w pięciu ważnych dziedzinach badawczych: fizyki kosmicznej, łączności, meteorologii, teledetekcji Ziemi środkami lotniczo-kosmicznymi oraz biologii i medycyny kosmicznej. Różnorodne badania w tych kierunkach realizowane są przez ośrodki Akademii Nauk Kuby, wydziały nauk ścisłych w wielu ośrodkach szkolnictwa wyższego, ministerstwo zdrowia oraz inne instytucje podległe ministerstwom i kubańskim organizacjom narodowym, ściśle współpracującym z organizacjami naukowymi ZSRR i innych krajów.

Do wyprawy w Kosmos ze strony kubańskiej został wybrany 38-letni pułkownik lotnictwa Arnaldo Tamayo Méndez. Urodzony we wschodniej prowincji kubańskiej — Guantanamo, pochodzi z bardzo biednej rodziny robotniczej. Jest mulatem. W 1961—1962 r. A. T. Méndez studiuje w wyższej szkole lotniczej w ZSRR.

Liczne były jego loty bojowe przeciwko lotnictwu nieprzyjacielskiemu w trudnych dniach kryzysu karaibskiego i w wielu innych przypadkach zagrożenia ojczyzny.

W 1967 r. zostaje członkiem Komunistycznej Partii Kuby. W 1968 r. — zdobył kwalifikacje pilota-instruktora I klasy.

Po ukończeniu studiów dowódczych oraz studiów w Akademii Sztabu Generalnego Rewolucyjnych Sił Zbrojnych (FAR) imienia gen. Maximo Gómeza, A. T. Méndez pełnił wiele odpowiedzialnych funkcji w jednostkach lotniczych, uzyskując w 1976 r. stopień podpułkownika.

W następnym roku wybrany spośród 50, a następnie 9 lotników jako kandydat na kosmonautę, pomyślnie przeszedł wszystkie próby przydatności i wyjechał w grupie czteroosobowej na szkolenie w Centrum Przygotowania Kosmonautów im. J. Gagarina w ZSRR.

Jest żonaty i ma 2 synów.

Jego dowódcą i towarzyszem wyprawy był 36-letni pułkownik Jurij Romanienko, Bohater Związku Radzieckiego. Kosmonauta z 1977 r., kiedy to dowodził statkiem Sojuz-26, który wyniósł na orbitę wokółziemską pierwszą załogę stacji badawczej Salut-6.

Program lotu załogi Sojuza-38 obejmował przede wszystkim eksperymenty medyczno-biologiczne. W badaniach reakcji fizycznych członków załogi pod uwagę brano fakt, że członkiem załogi był człowiek pochodzący z tropiku, u którego mogłyby wystąpić reakcje specyficzne.

Jednocześnie były prowadzone obserwacje oraz wykonywane zdjęcia powierzchni Ziemi i oceanów, ukierunkowane na badania zasobów naturalnych i środowiska. Przy zastosowaniu fotografii wielozakresowej oraz innych urządzeń technicznych, znajdujących się na pokładzie stacji Salut-6, były kontynuowane eksperymenty zalecone przez Akademię Nauk Kuby. Kosmonauci wykonywali badania terytorium kubańskiego i obszarów przyległych, a ich praca była powiązana z kartografią obszarów uprawnych rokujących szanse na wydajność, z kontrolą zanieczyszczenia atmosfery i wód morskich oraz innych obiektów ważnych pod względem gospodarczym i naukowym.

Program lotu obejmował uzyskanie kryształów organicznych i materiałów półprzewodnikowych w warunkach nieważkości. Dokonywano też badań związanych z sacharozą, glukozą i innymi składnikami cukru. W tych i pozostałych eksperymentach stosowano metody i założenia zaproponowane przez stronę kubańską, z użyciem urządzeń wykonanych na Kubie.

Poza tym wraz z załogą Sojuza-38, poza emblematami Interkosmosu i samego lotu, w przestrzeń kosmiczną zostały wysłane różne przedmioty symbolizujące Kubę, jej najlepsze tradycje historyczne, kulturalne i rewolucyjne. Oprócz flagi narodowej Kuby wysłana została flaga Carlosa Manuela de Céspedes — będąca flagą Komunistycznej Partii Kuby, główne ordery i medale przyznawane w tym państwie, a także proporczyki i insygnia głównych organizacji kubańskich. Mała palma królewska, cygaro i cukier, a także oryginalna partytura Carlosa Enriqueza i poematy José Marti i Nicolasa Guillena też podróżowały jako symbol kubańskiego udziału w locie kosmicznym.

Również w Kosmisie były ostemplowane okolicznościowo kubańskie znaczki pocztowe emisji upamiętniającej ten lot oraz zostały zabrane próbki specjalnie wydanej monety narodowej.

Kopia historycznego jachtu Granma, jak również piasek z Playa Girón, także towarzyszyły załodze, która zabrała też wizerunki Fidela Castro i Leonida Breżniewa, na których w Kosmosie zostały złożone autografy kosmonautów. Były też na pokładzie wizerunki Ernesto Che Guevary i pierwszego kosmonauty świata — Jurija Gagarina, a także książka zawierająca przebieg wizyty Leonida Breżniewa na Kubie.

Siódma już załoga programu Interkosmos — Jurij Romanienko i Arnaldo Tamayo Méndez — powróciła pomyślnie na Ziemię 26 września 1980 r.

DROGA KUBY W KOSMOS

1964 ● Rozpoczęcie systematycznych radziecko-kubańskich obserwacji sztucznych satelitów Ziemi.

1965 ● Udział Kuby w programie państw socjalistycznych: badań naukowych przy użyciu sztucznych satelitów Ziemi.

1965 ● Udział Kuby w stałej grupie roboczej specjalistów łączności kosmicznej państw socjalistycznych.

1965 ● Przystąpienie Kuby do międzynarodowego programu kosmicznego państw socjalistycznych Interkosmos.

1967 ● Udział Kuby w naradzie specjalistów łączności kosmicznej z państw socjalistycznych.

1968 ● Państwa socjalistyczne (w tym Kuba) złożyły w ONZ projekt międzynarodowego systemu łączności kosmicznej Intersputnik.

1969 ● Obserwacje fotooptyczne, radiowe i jonosferyczne lotu satelity badawczego Interkosmos-2.

1970 ● Obserwacje fotooptyczne, radiowe i jonosferyczne satelity badawczego Kosmos-321.

1970 ● Obserwacje fotooptyczne, radiowe i jonosferyczne satelity badawczego Kosmos-381.

1971 ● Kuba przystąpiła do międzynarodowego systemu łączności kosmicznej Intersputnik.

1972 ● Udział Kuby w sympozjum Interkosmosu na temat biologii i medycyny kosmicznej.

1972 ● Obserwacje fotooptyczne, radiowe i jonosferyczne satelity badawczego Interkosmos-8.

1973 ● Oddanie do użytkowania naziemnej stacji satelitarnej Intersputnik w Hawanie (na zdjęciu poniżej).

1974 ● Telewizyjne transmisje międzynarodowe z Kuby poprzez satelitę Mołnia-2 (stała stacja satelitarna i ruchoma — Mars).

1976 ● Włączenie naziemnej stacji satelitarnej w Hawanie do jednolitej sieci łączności systemu Orbita.

1976 ● Kuba podpisała porozumienie o udziale jej obywateli we wspólnych lotach załogowych programu Interkosmos.

1977 ● Wybór na Kubie 50 kandydatów na kosmonautów.

1978 ● Udział Kuby w naradzie grupy roboczej Interkosmosu do spraw badania z Kosmosu zasobów naturalnych Ziemi.

1978 ● Udział Kuby w naradzie Interkosmosu w sprawie łączności kosmicznej, w tym telewizji i radiofonii bezpośredniego przekazu.

1978 ● Udział Kuby w naradzie Interkosmosu w sprawie fizyki kosmicznej.

1978 ● Rozpoczęcie szkolenia 2 kubańskich kandydatów na kosmonautów w ZSRR.

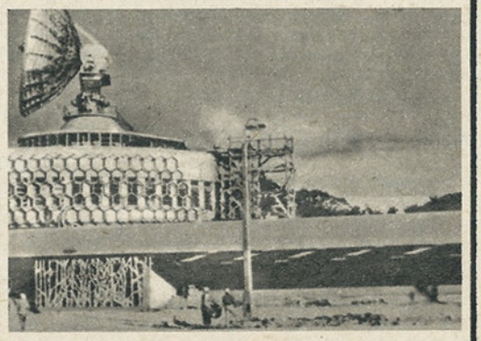
1978 ● Rozpoczęcie przygotowywania doświadczeń i przyrządów do ich przeprowadzenia w Kosmosie.

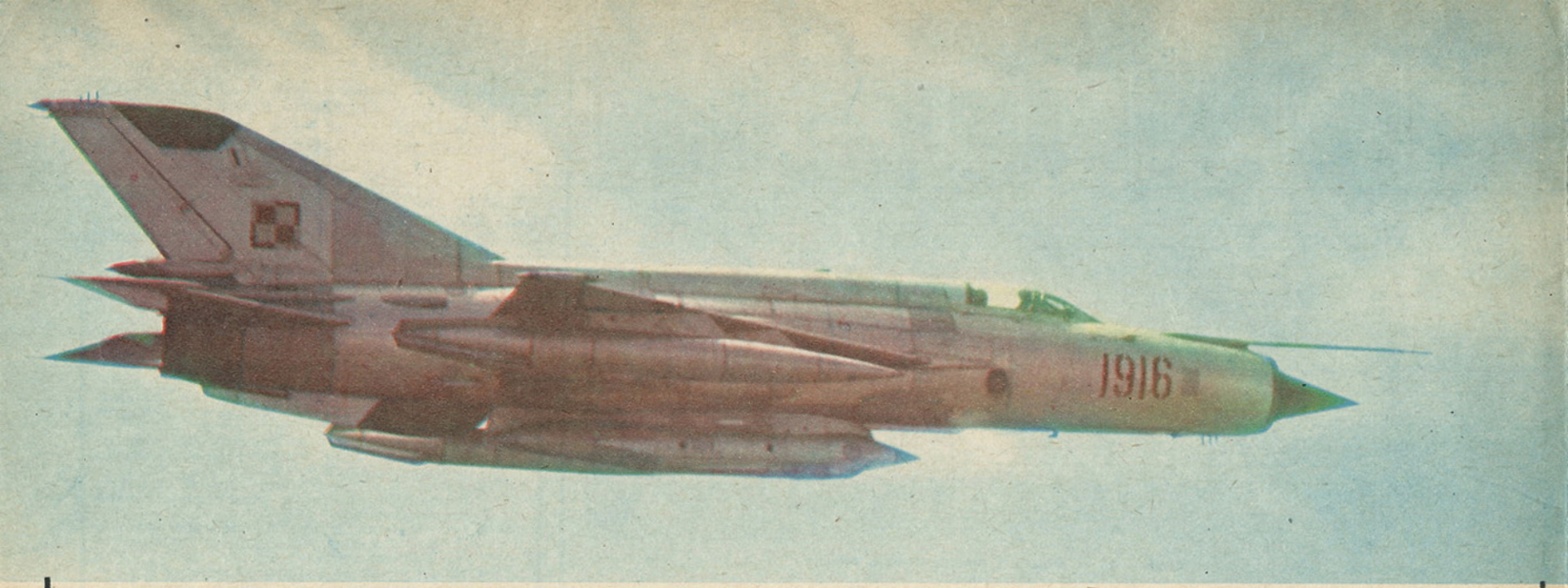
1980 ● Zakończenie szkolenia Kubańczyków w ZSRR i wybór na kosmonautę-badacza Arnaldo Tamayo Méndeza.

1980 ● Lot pierwszego kosmonauty kubańskiego w załodze programu Interkosmos w statku Sojuz-38 i stacji orbitalnej Salut-6. Przy starcie na kosmodromie w Bajkonurze była obecna kubańska delegacja rządowa.

Program lotu zawierał 20 eksperymentów, w tym 14 biologiczno-medycznych, 3 z zakresu badań zasobów naturalnych Ziemi oraz 3 — technologiczne. Eksperyment kubański Sup-port, to badanie zmian łuku śródstopia w stanie nieważkości. Eksperymenty Sachar i Zona dotyczyły nowych metod krystalizacji roztworu sacharozy w temperaturze ok. 60°C przy użyciu urządzenia kubańskiego. W piecach Spław i Kristał prowadzono doświadczenia nad nowymi materiałami półprzewodnikowymi, m.in. w celu otrzymania warstw epitaksjalnych arsenku galu z domieszką stopową glinu. Eksperyment biologiczny związany z badaniem wpływu nieważkości na wzrost i rozmnażanie mikroorganizmów nosił nazwę Multiplikator.

Socjalistyczna Kuba stała się 9 państwem świata mającym kosmonautę, a pierwszym pod tym względem w Ameryce Łacińskiej.





KONTYNUUJĄ DZIEŁO OJCÓW

RODZINNE TRADYCJE LOTNICZE

Dziedziczenie tradycji rodzinnych spotyka się w wielu zawodach. Mówi się o dziedziczeniu tradycji „po mieczu" lub po „kądzieli". W lotnictwie zjawisko to jest częstym, zwłaszcza „po mieczu". Oto kilka charakterystycznych przykładów, z których każdy potwierdza szczególną wierność lotniczemu zawodowi. Każdy z nich może posłużyć jako kanwa do większego reportażu, w którym pasja latania jest silniejsza od trudnych, a niekiedy tragicznych doświadczeń, jakich nie szczędziły lotnikom polskim lata II wojny światowej.

Piotr i Marek OZYROWIE

Pilotem był kpt. Piotr Ozyra podczas Wojny Obronnej Polski 1939 r. Jak wielu innych lotników września przybywa do Francji, gdzie kontynuuje walkę z wrogiem. Po klęsce Francji zdołał ewakuować się na wyspy brytyjskie. Wykonuje wiele lotów bojowych jako pilot myśliwski. 29 kwietnia 1942 r. zostaje zestrzelony w walce podczas lotu bojowego w rejonie Boulogne jako dowódca 317 dywizjonu wileńskiego. Jego prochy spoczywają we Francji.

Syn dzielnego pilota i dowódcy, ppłk. dypl. pil. Marek Ozyra, od 24 już lat nosi lotniczy mundur — poszedł śladami ojca. Od 15 lat jest pilotem myśliwskim I klasy, wylatał blisko 1 700 godzin na odrzutowych LiMach i naddźwiękowych MiG-21. Jest doświadczonym pilotem i instruktorem. Szkoli innych w technice pilotowania i bojowego zastosowania współczesnych naddźwiękowych samolotów. Pasją jego jest strzelanie powietrzne przy użyciu współczesnego uzbrojenia myśliwców — pocisków rakietowych. Osiąga w tej dziedzinie dobre wyniki. Przejął rodzinne tradycje lotnicze i kontynuuje je w szeregach ludowego Lotnictwa Polskiego. Pełni służbę w Wojskach Lotniczych.

Arsen i Jacek CEBRZYŃSCY

Kontynuatorem rodzinnych tradycji lotniczych jest mjr dypl. pil. Jacek Cebrzyński. Ojciec jego por. Arsen Cebrzyński walczył we wrześniu 1939 r. w Brygadzie Pościgowej w obronie Warszawy. Stoczył kilka walk powietrznych, zestrzelił 1 1/2 samolotu hitlerowskiego. We Francji będąc dowódcą klucza myśliwskiego (G. de Chasse II/6) zestrzelił 2 samoloty niemieckie. Po upadku Francji bierze udział w Bitwie o Anglię w składzie 303 dywizjonu myśliwskiego. 11 września 1940 r. nie wrócił z lotu bojowego. Podczas lotu patrolowego w rejonie brytyjskiego miasta Pembury, samoloty którymi dowodził zaatakowała z zaskoczenia duża grupa niemieckich Me-109. Pilot zmuszony był opuścić samolot trafiony pociskami. Usiłującego ratować się na spadochronie, rozstrzelali w powietrzu hitlerowscy piraci. Tak zginął por. pil. Arsen Cebrzyński, kawaler Krzyża Walecznych i dwóch francuskich odznaczeń bojowych. Prochy jego spoczęły na cmentarzu Northwood w Anglii. Łącznie zestrzelił 4 1/2 samolotu wroga.

Syn jego mjr dypl. pil. Jacek Cebrzyński w chwili śmierci ojca liczył zaledwie 3 lata. Wychowany w duchu lotniczych tradycji rodzinnych, został także pilotem wojskowym. Przeszedł różne szczeble lotniczego wtajemniczenia i jest pilotem myśliwskim w pułku „Kraków". Ma I klasę pilota wojskowego. Specjalizuje się w efektywnym zastosowaniu i wykorzystaniu pokładowego uzbrojenia współczesnych myśliwców. Szkoli w tym zakresie innych pilotów. Czyni to umiejętnie i z zaangażowaniem.

Ryszard i Jerzy STACHERSCY

Niewiele ponad 18 lat liczył sobie Ryszard Stacherski, gdy wiosną 1944 r. trafił do Sum na Ukrainie — miejsca zbornego uzupełnień Armii Polskiej w ZSRR. Po niezbędnych komisjach lekarskich i egzaminach zakwalifikowany zostaje do służby w lotnictwie. Znalazł się w grupie około 600 wybrańców skierowanych do radzieckich szkół lotniczych. Najpierw lotnicze szkolenie podstawo-

kpt. pil. Piotr Ozyra

ppłk pil. dypl. Marek Ozyra

por. pil. Arsen Cebrzyński

mjr pil. dypl. Jacek Cebrzyński

we w Soroczyńsku, a następnie szkoła pilotów bombowych w Engelsie. Do kraju wraca już po zakończeniu działań wojennych, kończy szkolenie lotnicze w Dęblinie i skierowany zostaje do pułku lotnictwa bombowego. Pełni następnie służbę w innych jednostkach, a także w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Lotnictwu oddaje wszystkie swe siły i umiejętności. Ofiarną służbę przerwała niespodziewana śmierć.

Ppłk pil. Ryszard Stacherski swoje umiłowanie lotnictwa potrafił zaszczepić w rodzinie. Jeden z jego synów Jerzy Jan także został żołnierzem, przywdział mundur. Co prawda nie od razu lotniczy. Po ukończeniu Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Łączności poprosił o skierowanie do lotnictwa. Prośbie jego uczyniono zadość. Co więcej, skierowany został do jednej z jednostek, w której swego czasu pełnił służbę jego ojciec. Tam właśnie por. inż. Jerzy Jan Stacherski godnie kontynuuje rodzinne tradycje ofiarnej służby i pracy dla chwały polskich skrzydeł. Jest dobrym, cenionym specjalistą, zamiłowanym w lotnictwie. Tę rodzinną pasję do lotnictwa i latania przekazuje i zaszczepia synom.

mjr pil. Ryszard Stacherski

por. inż. Jerzy Jan Stacherski

Bolesław, Zofia i Jarosław ANDRYCHOWSCY

W tym przypadku trudno określić czy lotnicza passa przejęta została „po mieczu" czy „po kądzieli", gdyż oboje rodzice to postacie znane dobrze w lotnictwie polskim. Ojciec, płk pil. Bolesław Andrychowski, pierwsze lotnicze kroki stawiał w Soroczyńsku, a kwalifikacje pilota myśliwskiego zdobył w Kaczyńskiej szkole w Krasnym Kucie. Po powrocie do kraju przez szereg lat pracuje w wojskowym szkolnictwie lotniczym jako instruktor, dowódca i wychowawca lotniczych kadr. Tam właśnie, wśród podchorążych, poznaje swą przyszłą żonę, Zofię Dziwiszek. Nie, to nie omyłka. Wśród instruktorów dęblińskiej OSL była wówczas kobieta ppor. Irena Sosnowska, a wśród podchorążych znalazły się dwie dalsze niewiasty — Zofia Dziwiszek i Halina Kamińska.

płk pil. Bolesław Andrychowski, ppłk pil. Zofia Andrychowska i ppor. pil. Jarosław Andrychowski.

Doszło więc do szczególnego lotniczego związku małżeńskiego, którego owocem był właśnie syn Jarosław. Wychowany w lotniczym otoczeniu, od najmłodszych lat nasiąkł tą szczególną lotniczą atmosferą, która i jego zawiodła do dęblińskiej szkoły lotniczej. Po ukończeniu WOSL w 1978 r., ppor. pil. inż. Jarosław Andrychowski został pilotem wojskowym.

Rodzice — pułkownicy rezerwy Zofia i Bolesław Andrychowscy oddali lotnictwu nie tylko najlepsze lata swego życia, wnieśli wiele wysiłku w szkolenie lotniczych kadr, lecz także pozostawili w lotnictwie syna, który ich lotnicze życie kontynuuje i przedłuża.

płk pil. dypl. Jerzy Bogdan Budzisz

por. pil. inż. Bogdan Jerzy Budzisz

Jerzy-Bogdan i Bogdan-Jerzy BUDZISZOWIE

Przykładem społecznego awansu w Polsce Ludowej, a jednocześnie kontynuacji lotniczych tradycji, może być rodzina Budziszów. Zaczęło się wszystko na początku lat pięćdziesiątych. Wówczas to były robotnik rolny i technik st. szer. Jerzy-Bogdan Budzisz, elew podoficerskiej szkoły 5 saskiej dywizji piechoty, zgłosił się na ochotnika do służby w lotnictwie. Egzaminy, skrupulatne lekarskie badania i decyzja: zdolny do służby w powietrzu. Szkolenie lotnicze w przyspieszonym trybie i już w czerwcu 1952 r. chorąży pilot Jerzy-Bogdan Budzisz znajduje się w jednym z lotniczych pułków. Szybko zdobywa lotnicze i życiowe doświadczenie, awansuje w stopniach i stanowiskach. Lata bardzo dobrze, zostaje instruktorem i szkoli innych, młodszych od siebie pilotów. Następuje również życiowa stabilizacja — małżeństwo, z którego w 1953 r. rodzi się pierwszy z następców Bogdan-Jerzy. Dalsze lata, to normalne wojskowe życie, w którym poza służbą i jego wymogami niewiele pozostaje dla siebie i powiększającej się rodziny. Wraz ze stanowiskami przybywa bowiem nie tylko zaszczytów, lecz i obowiązków, zwłaszcza kiedy przejmuje dowodzenie jednostką lotniczą. Kilka lat dowodzenia, wzorowe wyniki, wyróżnienia i odznaczenia. Wreszcie — Akademia Sztabu Generalnego i tytuł oficera dyplomowanego. Nadal dowodzenie pułkiem i wreszcie objęcie obowiązków komendanta Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych WL im. gen. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy.

Konieczność przestawienia się na kierowanie złożonym procesem szkolenia i wychowania kadr technicznych lotnictwa. Wiedza, bogate życiowe doświadczenie, pracowitość i zdolności organizatorskie płk. dypl. Jerzego Budzisza przynoszą efekty. Ośrodek COSST WL, wielki kombinat szkoleniowy, zajmuje czołowe lokaty w Wojskach Lotniczych, zdobywa kolejne wyróżnienia, wreszcie w roku 1979 Jerzy Budzisz jako komendant wyróżniony zostaje wpisem do Honorowej Księgi Zasłużonych Ministerstwa Obrony Narodowej.

Niezależnie od wielu złożonych zadań i obowiązków służbowych znalazł się czas na wychowawcze oddziaływanie w rodzinie, przekazywanie lotniczej pasji i miłości do lotnictwa.

Nieomal dokładnie w 20 lat po ojcu progi lotniczej uczelni WOSL im. Jana Krasickiego w Dęblinie przekroczył następny Budzisz, Bogdan-Jerzy, by kontynuować rodzinne tradycje. Czynił to dobrze, jak na Budzisza przystało. Wśród nazwisk promowanych w 1975 r. pilotów inżynierów na drugim miejscu widnieje nazwisko ppor. pil. inż. Bogdan-Jerzy Budzisz. Tak więc na kolejną zmianę lotniczej sztafety pokoleń wstąpił drugi z Budziszów. Mówiąc po sportowemu, bierze kolejne przeszkody, awansuje w 1977 r. do stopnia porucznika, zostaje dowódcą klucza lotniczego i nawigatorem eskadry. Zdobywa także kolejne klasy pilota wojskowego. Nie chce i nie może być w tym gorszy od swego ojca, pragnie mu dorównać. Na pewno pomogą mu w tym cechy rodzinne Budziszów, pracowitość, sumienność i dokładność, pogłębione przez miłość do lotnictwa oraz chęć ofiarnej służby Polsce za rodzinny awans społeczny, za możność kontynuacji rodzinnych lotniczych tradycji.

ZYGMUNT BULZACKI

1

I ZJAZD LOTNIKÓW KRAKOWSKICH

Z inicjatywy Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim, 31 sierpnia 1980 r. odbył się w Krakowie I ZJAZD LOTNIKÓW b. 2 PUŁKU LOTNICZEGO I WYCHOWANKÓW AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO.

Uczestnicy b. 2 Pułku Lotniczego w Krakowie zebrali się na dawnym lotnisku w Rakowicach, aby wrócić pamięcią do pierwszych dni pamiętnego września 1939 r., gdy bohatersko bronili polskiego nieba. 2 pułk stacjonował wówczas na podkrakowskim lotnisku i walczył w armii KRAKÓW. W Wojnie Obronnej Polski 1939 r. odniósł szczególnie duże zasługi.

Wśród kilkudziesięciu uczestników Zjazdu personelu 2 pułku byli m.in. płk rez. pil. Wacław Król, płk rez. pil. Tadeusz Nowierski, mjr pil. tech. w st. spocz. Edmund Piorunkiewicz oraz piloci wrześniowi: Andrzej Duda (inicjator I Zjazdu), Józef Talaga, Tadeusz Arabski (do chwili obecnej lata w Aeroklubie Krakowskim), Aleksander Rudkowski.

Na Zjazd przybyli również Edward, Henryk, Bogusław — synowie Stanisława Działowskiego, który pełniąc służbę wojskową w 2 pułku jako instruktor pilot eskadry treningowej i oblatywacz konstruował i budował wraz z bratem Mieczysławem Działowskim udane typy samolotów DKD-1, 2, 3, 4, 4 bis, 5, na których latali piloci Akademickiego Aeroklubu w Krakowie (Stanisław Działowski zmarł nagle w Anglii w 1942 r.).

Wśród wychowanków Aeroklubu Krakowskiego znaleźli się m. in. piloci i instruktorzy: Tadeusz Augustyniak, Edward Działowski, inż. Jan Jasiński, Waldemar Pabian, Janusz Tarkowski, Alojzy Wiejak, Wiesław Wolański.

2

3

4

1. Okolicznościowy proporczyk wydany z okazji I Zjazdu.
2. Na sali obrad Zjazdu.
3. Pod Obeliskiem Lotników Polskich na byłym lotnisku Rakowice.
4. Uczestnicy Zjazdu przed Muzeum Lotnictwa i Astronautyki.

PRZEBIEG ZJAZDU

Uroczyste otwarcie I Zjazdu nastąpiło pod Obeliskiem Lotników Polskich na byłym lotnisku Rakowice. Przewodniczący Zjazdu, wiceprezes Aeroklubu Krakowskiego Jan Bryniarski, w serdecznych słowach przywitał uczestników Zjazdu i zaproszonych gości. Następnie zebrani uczcili poległych lotników jednominutową ciszą, po czym delegacje żołnierzy b. 2 Pułku Lotniczego w Krakowie i wychowankowie Aeroklubu Krakowskiego złożyły wieniec i kwiaty pod Obeliskiem. Uczestniczyły poczty sztandarowe Aeroklubu Krakowskiego, ZF ZBOWiD Nowa Huta, Związku Inwalidów Wojennych Koło Kraków-Śródmieście i ZHP.

Dzieje lotniska rakowickiego i obecnie istniejącego tutaj Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w sposób bardzo wzruszający przypomniał dyrektor MLiA, sekretarz zarządu Aeroklubu Krakowskiego, a zarazem jego wychowanek mgr Marian Markowski. Z kolei uczestnicy Zjazdu zwiedzili muzeum i dokonali wpisów do ksiąg pamiątkowych muzeum i aeroklubu.

Obrady Zjazdu toczyły się w sali Domu Kultury Budowlanych w Nowej Hucie. Tam wygłoszono referaty. Historię b. 2 Pułku Lotniczego w Krakowie przypomniał mgr inż. Jerzy Pawlak. O działalności Aeroklubu Krakowskiego natomiast wygłosił referat mgr Marian Markowski. Od początku istnienia, czyli od 30 stycznia 1928 r., aeroklub znalazł wsparcie w 2 pułku. Pod kierunkiem wojskowych szkolili się pierwsi piloci sportowi, a wśród nich pierwsza polska pilotka Karolina Iwaszkiewiczówna. Największe sukcesy w okresie międzywojennym odnieśli członkowie Aeroklubu Krakowskiego Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka (uczestnik Zjazdu), zdobywając w Challenge'u w 1932 r. drugie miejsce, a w 1934 r. miejsce pierwsze. Przedstawiono też aktualnie zasługi krakowskich pilotów samolotowych, szybowcowych, spadochroniarzy, modelarzy, lotniarzy, a przed II wojną światową również osiągnięcia członków sekcji balonowej.

Wypowiadając się w dyskusji, uczestnicy spotkania przyjęli za celowe organizowanie kolejnych Zjazdów w latach następnych (co dwa lub trzy lata), uznając, że następny Zjazd powinien objąć żołnierzy wszystkich pułków lotniczych w Polsce.

UROCZYSTY POGRZEB

1 września 1980 r. w 41 rocznicę wybuchu II wojny światowej, odbył się w Krakowie uroczysty pogrzeb kpt. pil. Zygmunta Pluty — bohaterskiego dowódcy polskiej załogi Liberatora z 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej im. Obrońców Warszawy, walczącej w polskiej eskadrze 138 brytyjskiego dywizjonu do zadań specjalnych. Załoga ta niosła pomoc walczącej Warszawie w 1944 r. Kpt. pil. Z. Pluta zginął w locie bojowym nad Polską 17 sierpnia 1944 r. Oprócz niego ponieśli śmierć pozostali członkowie załogi: por. nawig. T. Jencka, chor. pil. B. Malejka, st. sierż. J. Florkowski, st. sierż. B. Wichrowski, sierż. J. Marecki oraz sierż. J. Dudziak. Wyskoczyli oni z płonącego Liberatora, zginęli jednak z rąk Niemców. Zostali ekshumowani i pochowani na Cmentarzu Wojskowym w Krakowie w kwaterze żołnierzy brytyjskich. Kpt. pil. Z. Plutę pochowano w m. Banica-Krzywa, tj. w miejscowości, gdzie spadł zestrzelony Liberator.

Dzięki staraniom Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim nastąpiła w tym roku ekshumacja prochów kpt. pil. Z. Pluty. Ich uroczyste odprowadzenie nastąpiło sprzed Domu Pogrzebowego Cmentarza Rakowickiego w Krakowie (po uprzednim przewiezieniu z Gorlic) na Cmentarz Wojskowy przy ul. Prandoty. W pogrzebie wzięli udział uczestnicy I Zjazdu Lotników b. 2 Pułku Lotniczego w Krakowie i Wychowanków Aeroklubu Krakowskiego, członkowie zarządu Aeroklubu Krakowskiego, zarząd i liczni członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim, przedstawiciele lotnictwa wojskowego, ZBOWiD, Związku Inwalidów Wojennych i społeczeństwo. W uroczystości uczestniczył również brat kpt. pil. Zygmunta Pluty. Mowę pogrzebową wygłosił wiceprzewodniczący zarządu Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim mjr rez. pil. Zdzisław Sobeńko. Kondukt poprzedzała orkiestra wojskowa. Grób pokryły wieńce i wiązanki kwiatów.

Ponadto uczestnicy I Zjazdu i członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim złożyli wiązanki kwiatów na grobach poległych lotników na Cmentarzu Wojskowym w Krakowie.

*

W tym samym dniu o godzinie 11 kilkudziesięcioosobowa grupa uczestników Zjazdu, członków aeroklubu i Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim, udała się na cmentarz w Morawicy k. Krakowa, na grób kpt. pil. Mieczysława Medweckiego, w celu złożenia wiązanki kwiatów. Kpt. pil. M. Medwecki, dowódca dywizjonu myśliwskiego 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, został zestrzelony około godziny 7 rano 1 września 1939 r. (KSL AK)

WAŻNE SPRAWY KOSMOSU

W połowie września przebywał w Polsce ambasador PETER JANKEWITSCH, przewodniczący Komitetu do Spraw Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej przy Organizacji Narodów Zjednoczonych. Przewodniczący, pełniący swe funkcje w ONZ w randze ambasadora Austrii, został zaproszony przez Komitet Badań Kosmicznych Polskiej Akademii Nauk. 18 września miał odczyt (w języku angielskim) w Polskim Instytucie Spraw Międzynarodowych w Warszawie. Omówił węzłowe zagadnienia dotyczące współpracy międzynarodowej w badaniach przestrzeni kosmicznej zarówno od strony prawnej, jak i technicznej. W tymże dniu przewodniczący udzielił krótkiej wypowiedzi naszemu tygodnikowi.

Ambasador Peter Jankewitsch

— Panie przewodniczący, czy zechce Pan określić, jakie są obecnie najważniejsze i najpilniejsze zadania pracy komitetu przy ONZ?

— Mamy dwa ważne zadania. Pierwszym z nich jest skodyfikowanie prawa kosmicznego, a drugim określenie nowych praw i przepisów w stosunku do najnowszych osiągnięć techniki kosmicznej.

— Komitet, któremu Pan obecnie przewodniczy, powołany został ponad 20 lat temu. Czy można zapytać o osiągnięcia?

— Komitet do Spraw Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej, który jest jednym z organów Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych, wywarł w ciągu minionych 20 lat ogromny wpływ na tworzenie nowego porządku w Kosmosie. Nie jest to stwierdzenie gołosłowne. Ten nowy porządek oparty jest na unikaniu konfrontacji, czyli na pokojowym współistnieniu, a więc wykorzystaniu w przestrzeni kosmicznej tego wszystkiego co i na Ziemi jest najcenniejsze: zasad poszanowania prawa i pokoju. W minionych latach obserwowaliśmy niezwykły rozwój działalności umysłu i rąk Człowieka. Naszym zadaniem było stworzenie warunków, w których ta działalność i nauka mogły się rozwijać.

— O ile mi wiadomo, przygotowano odpowiednie dokumenty zawierające normy i zasady prawa kosmicznego. Jakie to są dokumenty?

— Mamy obecnie pięć dokumentów, traktatów międzynarodowych. Pierwszym był przygotowany w 1963 r. układ o zaprzestaniu prób z bronią jądrową w atmosferze, przestrzeni kosmicznej i pod wodą. Drugim — przygotowany w 1967 r. — układ o zasadach działalności państw w zakresie badania i wykorzystywania przestrzeni kosmicznej, łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi. Trzecim — przygotowana w 1968 r. — umowa o ratowaniu kosmonautów, powrocie kosmonautów i zwrocie obiektów wyniesionych w przestrzeń kosmiczną. Czwartym — przygotowanym w 1972 r. — konwencja o międzynarodowej odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez sztuczne obiekty kosmiczne. Piątym — z 1975 r. — konwencja o rejestracji obiektów wysyłanych w przestrzeń kosmiczną. Ostatnim — jest traktat o pokojowym wykorzystaniu Księżyca i innych ciał niebieskich.

— Panie ambasadorze, bodaj od 10 lat toczą się rokowania w sprawie niesłychanie doniosłej dla wszystkich mieszkańców naszej planety. Chodzi mi o bezpośredni przekaz audycji telewizyjnych przy użyciu sztucznych satelitów. Jaki jest aktualny stan tych prac?

— Jest to niewątpliwie zadanie o dużym znaczeniu. Chodzi przecież o umożliwienie wszystkim państwom, w tym również krajom rozwijającym się, wykorzystania najnowszych osiągnięć nauki i techniki oraz upowszechnienie oświaty. Mogę powiedzieć tylko jedno: praktycznie od strony prawnej cała sprawa jest w 90 proc. gotowa. Technicy uporali się niemal całkowicie ze wszystkimi zagadnieniami, ale obecny, trudny klimat polityczny na świecie utrudnia zakończenie wszystkich prac. Wolno jednak przewidywać, że w przyszłym roku będzie możliwe podpisanie odpowiednich, wiążących porozumień międzynarodowych.

— Ostatnie pytanie: jak układa się współpraca naszych specjalistów z Komitetem, któremu Pan przewodniczy?

— Współpraca ta była i jest doskonała. Nie muszę przypominać, że z chwilą powstania Podkomitetu Prawnego w Komitecie do Spraw Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej ONZ funkcję przewodniczącego pełnili Polacy: prof. Manfred Lachs, a następnie ambasador Eugeniusz Wyzner. Polskie prawoznawstwo, reprezentowane przez wybitnych uczonych, specjalistów, od wielu lat wnosi poważny wkład do ogólnoświatowego dorobku w zakresie prawa kosmicznego.

— Dziękuję za rozmowę.

* * *

Komitet do Spraw Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej powołany został rezolucją Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych z 12 grudnia 1959 r. Pierwsze posiedzenie Komitetu odbyło się 27 listopada 1961 r. Członkami nowo powstałego Komitetu zostały 24 państwa, w liczbie tej i Polska. Komitet ma dwa podkomitety: Naukowo - Techniczny i Prawny. W łonie Komitetu działają ponadto specjalistyczne zespoły robocze, m. in. zajmujące się teledetekcją i nawigacją satelitarną. Wymienione podkomitety organizują co roku osobne posiedzenia. Wszystkie rezolucje i zalecenia, które wyłaniają się na sesjach, zarówno Komitetu jak i podkomitetu, przyjmowane są do realizacji wyłącznie przy pełnej aprobacie wszystkich członków.

W wyniku prac zespołu roboczego zajmującego się zagadnieniami nawigacji satelitarnej dla żeglugi morskiej i powietrznej oraz przy współpracy odpowiednich organizacji, jak lotniczej ICAO i morskiej IMCO (Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza), zdołano doprowadzić do porozumień międzynarodowych. Szczególna jest zasługa IMCO, dzięki której w 1975 r. odbyła się w Londynie konferencja międzynarodowa zapowiadająca utworzenie satelitarnego systemu nawigacji dla floty handlowej. Powstała Międzynarodowa Organizacja Morskiej Łączności Satelitarnej — INMARSAT. Wypada dodać, że polscy specjaliści brali udział w opracowaniu konwencji tej organizacji, której jesteśmy, po ratyfikacji przez Radę Państwa PRL w 1979 r., pełnoprawnym członkiem, wchodząc nawet w skład Rady INMARSAT.

Od 1971 r. działa grupa robocza do spraw teledetekcji. Nie miała ona łatwego zadania przy rozwiązywaniu problemów technicznych, a szczególnie prawnych. Wiele spraw jeszcze nie zostało rozwiązanych, ale już istnieje możność praktycznego wykorzystania teledetekcji, o czym mogliśmy się przekonać niedawno z komunikatu prasowego, informującego o sporządzeniu mapy Polski w oparciu o zdjęcia wykonane z pokładów sztucznych obiektów kosmicznych, m. in. amerykańskiego Landsata.

Bardzo ważna dla swobodnego przepływu informacji jest łączność satelitarna i radiodyfuzja. W 1977 r. cztery tygodnie trwała sesja Podkomitetu Prawnego, przynosząc szereg ustaleń regulujących wykorzystanie satelitów do bezpośredniego przekazu programów telewizyjnych. Niestety, nie wszystkie sprawy załatwiono. Nie osiągnięto na przykład porozumienia w sprawie uzyskiwania uprzedniego zezwolenia danego państwa na przekazywanie programów telewizyjnych na jego własny obszar. Większość państw uważa takie zezwolenie za konieczne. W tymże roku w Genewie na konferencji zwołanej przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną (ITU) po prawie miesięcznych obradach przedstawicieli 113 państw świata podjęto postanowienia, które — gdy chodzi o stronę techniczną zagadnienia — zadecydowały o dalszych losach radiodyfuzji satelitarnej. Określono miejsca satelitów na orbicie geostacjonarnej, przydzielono poszczególnym państwom — w tym również Polsce — odpowiednie kanały zapewniające tym samym niezakłócony odbiór audycji. Plan rozdziału miejsc na orbicie i przepisy techniczne mają obowiązywać do 1993 r., z uwzględnieniem niezbędnych zmian, jeśli pewne ustalenia nie zdadzą egzaminu praktycznej użyteczności lub postęp techniczny wyprzedzi znacznie przyjęte ustalenia.

Podkomitet Prawny, można przypuszczać, przygotuje wkrótce ważne dokumenty nie tylko w odniesieniu do radiodyfuzji, o czym informuje nas pan P. Jankewitsch, ale również o teledetekcji. Nie ma jeszcze prawnych podstaw dla określenia, gdzie ponad atmosferą ziemską znajduje się przestrzeń kosmiczna. Gdzie kończy się, licząc w górę, granica powietrzna danego państwa, a gdzie rozpoczyna Kosmos, nie podlegający jak wiadomo zawłaszczaniu!?

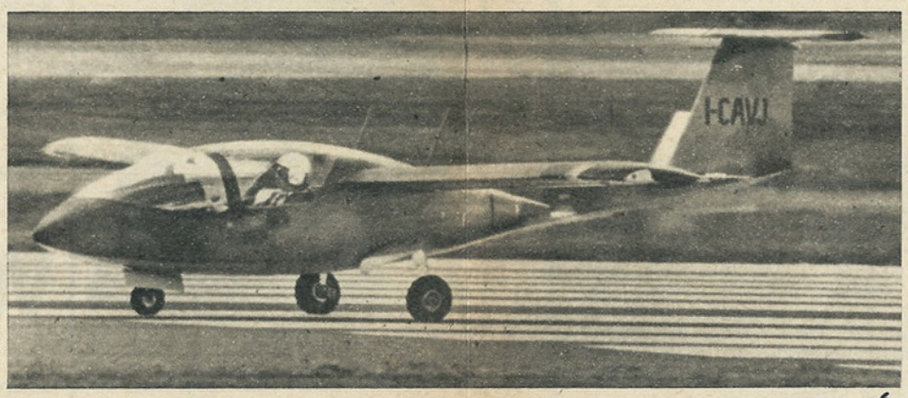
W miarę rozwoju technik kosmicznych, kosmonautyki, rośnie liczba problemów. Kiedy w statkach i stacjach orbitalnych przebywali kosmonauci jednej narodowości, problemy prawne były zapewne niewidoczne. Ale obecnie coraz więcej pojawia się załóg międzynarodowych, jak w przypadku wypraw związanych z programem Interkosmos i prawnicy, co wykazało m.in. zeszłoroczne seminarium prawa kosmicznego w Warszawie, mają bardzo dużo spraw do załatwienia.

Sprawy Kosmosu są niepodzielnie związane z Ziemią, jej mieszkańcami. Niedawno cztery państwa: ZSRR, USA, Francja i Kanada, podjęły wspólnymi siłami prace nad utworzeniem międzynarodowego satelitarnego systemu poszukiwania, wykrywania i ratowania rozbitków, gdziekolwiek by się oni nie znajdowali na kuli ziemskiej i potrzebowali pomocy. W 1978 r. zginęło ponad 2 tys. marynarzy i zatonęły 473 statki floty światowej. O klęskach żywiołowych i katastrofach nie wspominamy. W ZSRR powstał prototyp systemu KOSPAS (Kosmiczeskaja Sistema Poiska Awaryjnych Sudow i Samolietow). W USA, Francji i Kanadzie system SARSAT (Kosmiczny System Poszukiwania Statków i Samolotów, które uległy awarii). W systemie pracować będą satelity i urządzenie zainstalowane na wszystkich samolotach i statkach. Informacje przekazywane będą tak, aby można było określać współrzędne każdego statku i samolotu na bieżąco. W skład systemu wchodzą również odpowiednie stacje naziemne. Jak informuje gazeta „Izwiestia", prace techniczne nad dwoma systemami mają być zakończone w 1981 r., pierwsze próby zostaną przeprowadzone w 1982 r., a praktyczne wykorzystanie systemów przez cztery państwa nastąpi w 1984 r. Perspektywy są zatem jak najbardziej obiecujące. Szczególnie, gdy systemami ratowniczymi objęte zostaną w przyszłości wszystkie państwa. Dużo jest spraw związanych z Kosmosem. Zasygnalizowano tylko kilka najważniejszych.

PAWEŁ ELSZTEIN

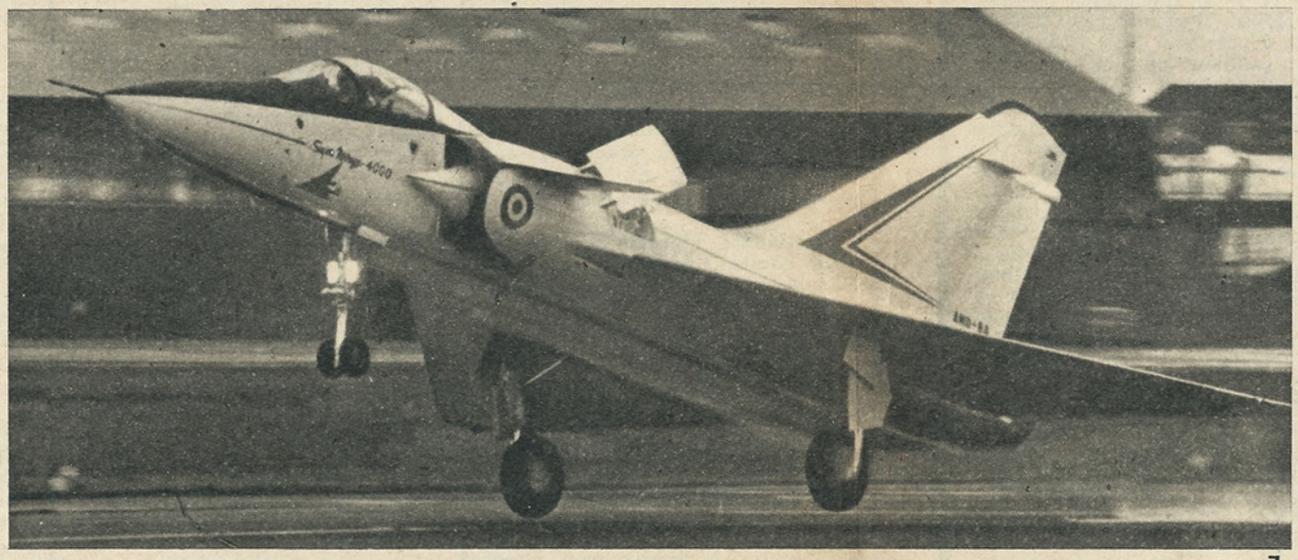
4

5



6

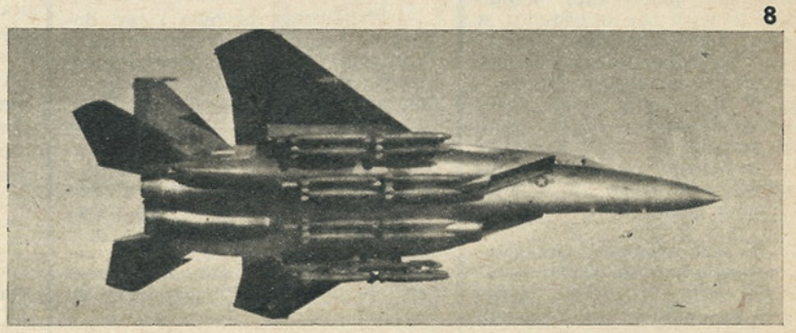
2

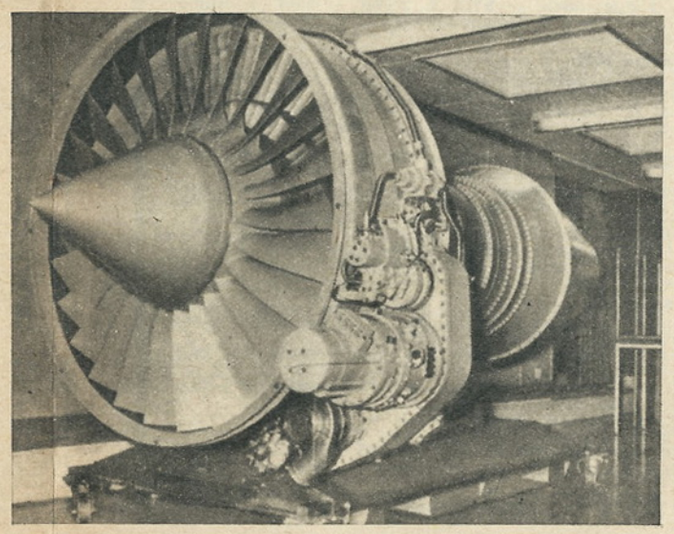


8

7

3





W dniach 31 sierpnia — 7 września br. na terenie Królewskiego Ośrodka Lotniczego (RAE) w Farnborough, zorganizowano tradycyjny 24 Międzynarodowy Salon Lotniczy. Obok salonów w Paryżu i Hanowerze jest to najpoważniejsza impreza tego rodzaju na świecie. Tegoroczny salon pobił dotychczasowe rekordy uczestnictwa. Udział wzięło ponad 500 wystawców, a w parku znalazło się 150 typów somolotów, z czego ponad 50 to nowe typy, pokazane po raz pierwszy. W porównaniu z ubiegłym salonem powierzchnia wystawowa wzrosła o ponad 10%.

Międzynarodowy charakter salonu podkreśliła obecność wielu delegacji rządowych, m.in. z Argentyny, Brazylii, ChRL, Egiptu, Finlandii, Japonii, Indii, Hiszpanii i Jugosławii. Niektóre z nich pod kierownictwem ministrów obrony i szefów sztabów, co związane jest bezpośrednio z dużą liczbą oferowanego sprzętu wojskowego.

Nasz przemysł lotniczy reprezentowany był przez Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PEZETEL. Na płycie w ramach ekspozycji stacjonarnej przedstawiono dwa płatowce: popularną PZL-104 Wilgę oraz dwusilnikową Mewę PZL M-20. Na stoisku w hali na tegorocznym salonie prezentowano silniki lotnicze z PZL-Rzeszów, a to rodzinę silników PZL-F dwu, cztero i sześciocylindrowe, przeznaczone do napędu samolotów lekkich oraz znany siedmiocylindrowy silnik w układzie gwiazdy PZL-3S, napędzający samoloty rolnicze. Poza tym zaprezentowano również elementy silników turbinowych. Wytwórnia sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik wystawiała elementy konstrukcji ulowych łopat wirnika śmigłowcowego, jak również dwa atrakcyjne modele śmigłowców Mi-2. PZL-Warszawa przedstawił interesujący zestaw lotniczych przyrządów pokładowych, a Unimor z Gdańska radiostacje pokładowe i naziemne z wyposażeniem.

Warto odnotować, że stoisko PEZETEL cieszyło się dużym zainteresowaniem, w szczególności w czasie tzw. dni otwartych salonu, kiedy zwiedzała go publiczność. Szczególnie liczne pytania dotyczyły obu mniejszych modeli silników PZL-F, 2-cylindrowego i 4-cylindrowego. Potencjalni nabywcy w W. Brytanii to przede wszystkim konstruktorzy-amatorzy, jak również posiadacze lekkich samolotów, których jest na wyspach sporo.

Dużo widzów przyciąga tradycyjnie Wilga, która jest w W. Bry-

NA ZDJĘCIACH:

1. Fragment stoiska samolotów. Na pierwszym planie francuskie Mirage. 2. Samolot rolniczy Fieldmaster Normana. 3. Mitsubishi Marquise z Japonii. 4. Projekt komunikacyjnego Fokkera F-29. 5. Short-330. 6. Caproni Vizzola C22J. 7. Super Mirage-4000. 8. Nowa wersja bombowca F-15. 9. Makieta silnika RJ-500 Rolls-Royce o ciągu 9000 daN. Zdjęcia: „Aviation Magazine" i „Daily News"

ALEKSANDRA NOWACKA, ADAM TIFFINGER

KORESPONDENCJA WŁASNA

FARNBOROUGH '80

tanii samolotem dobrze znanym i znajduje się tu w eksploatacji u użytkowników prywatnych. Z uwagi na fakt, że oba płatowce są na terenie wysp brytyjskich znane, nie prezentowano ich w roku bieżącym w locie. Niewątpliwą szkodą był brak śmigłowców, które zawsze wzbudzają zainteresowanie i są przedmiotem wielu zapytań, szczególnie na temat nowo opracowanych wersji eksportowych.

Udział PEZETEL w wystawie odnotowany został w wydawnictwach targowych, w których zamieszczono m. in. liczne zdjęcia samolotów ze znakiem PZL i silnika PZL-3S oraz podkreślano uzyskanie przez ten silnik w roku bieżącym trzeciego już z kolei, po polskim i amerykańskim, świadectwa typu, tym razem wydanego przez kanadyjski organ nadzoru lotnictwa cywilnego w związku z udanym zastosowaniem silnika w Kanadzie na płatowcu De Havilland DHC-3 Otter.

Niewątpliwym uświetnieniem polskiego udziału w salonie była również wizyta na stoisku delegacji ambasady polskiej w Londynie, z ambasadorem PRL w Zjednoczonym Królestwie J. Bisztygą na czele. Zainteresowanie polskim przemysłem lotniczym, czego Farnborough '80 jest najlepszym dowodem, być może zaowocuje w najbliższym czasie większym udziałem polskich produktów lotniczych na świecie, a szczególnie na rynku brytyjskim, gdzie na przykład od lat dobrze znane są już szybowce z Bielska i samoloty z Warszawy i Mielca.

A oto kilka uwag zanotowanych na tegorocznym salonie. W zakresie transportu pasażerskiego zwraca uwagę udany powrót samolotu turbośmigłowego dla komunikacji lokalnej dla 20—40 pasażerów. Z tej grupy w Farnborough kanadyjski De Havilland demonstrował model nowego 36-miejscowego samolotu Dash-8 napędzanego dwoma silnikami Pratt and Whitney Canada PT-7, które są rozwinięciem znanej konstrukcji PT6. Planowany jest on jako model pośredni pomiędzy istniejącym czterosilnikowym Dash-7, a wystawionym Twin Otterem dla 20 pasażerów.

Brazylijska firma Embraer prezentowała co prawda jedynie znany już 20-miejscowy EMB-110 Bandeirante, ogłoszono jednak, że otrzymano już około 80 zamówień na nowy model EMB-120 Brasilia, również napędzany silnikami PT-7.

Znana brytyjska firma Short Brothers przedstawiała projekt wersji 330 dla 30 pasażerów, będący rozwinięciem znanej konstrukcji Skyvan, pokazując równocześnie model o dużej skali nowej odmiany 360, powiększonej do 36 miejsc i w przeciwieństwie do innych nowych samolotów tej grupy pozbawiony klimatyzacji w kabinie w celu obniżenia kosztów. Short 360 będzie korzystać z wypróbowanych silników PT6A.

Pakazy samolotów bojowych zostały, jak zwykle, zdominowane przez atrakcyjne przeloty myśliwców. W tym roku debiutowały w Europie dwa nowe typy amerykańskich samolotów bojowych — szturmowa wersja ciężkiego myśliwca Mc Donnell Douglas F-15 Strike Eagle oraz dwumiejscowy F-18 Hornet tej samej firmy. F-15 w drodze na imprezę dokonał samodzielnego przelotu bez zasilania i eskorty przez Atlantyk w ciągu 5 godzin. McDonnell Douglas ma nadzieję znaleźć rynek na nową wersję F-15 w tych krajach, gdzie istnieje zapotrzebowanie na samolot wielozadaniowy, zdolny do działań w każdych warunkach atmosferycznych oraz w nocy. Efektowne pokazy F-18 w czasie salony skończyły się katastrofą samolotu w dzień po zakończeniu imprezy, w trakcie przebazowywania do Hiszpanii. W kilka minut po starcie z lotniska w Farnoborough F-18 rozbił się w gęsto zaludnionym terenie na zachód od Londynu. Ofiar w ludziach na szczęście nie było, a piloci lądowali na spadochronach, odnosząc jedynie lekkie obrażenia.

Prezentowany był również znany już w Europie myśliwiec lekki General Dynamics F-16 Falcon, który tak zawzięcie konkurował na poprzednich salonach z francuskim Mirage F-1 i szwedzkim SAAB Scania Viggen.

Rodzina myśliwców Dassault-Breguet reprezentowana była na salonie przez oryginalną wersję Mirage F-1, dwa prototypy Mirage — 2000 oraz nowy superciężki Mirage-4000, który debiutował w Farnborough. Międzynarodowe konsorcjum Panavia zademonstrowało obok znanej wielozadaniowej wersji samolotu Tornado również wersję przechwytującą oznaczoną F-2, która będzie produkowana wyłącznie na zamówienie lotnictwa brytyjskiego, gdzie zastąpi eksploatowane obecnie Phantomy. Przegląd myśliwców tegorocznego Farnborough zamyka pokazana po raz pierwszy przechwytująca wersja szwedzkiego myśliwca wielozadaniowego Saab-Scania JA-37, desygnowanego w tej odmianie jako Jakt-Viggen.

Specyfika salonu Farnborough spowodowała, że agrolotnictwo nie było reprezentowane. Zwraca uwagę jednak jeden wyjątek. Jest to prywatny projekt Desmonda Normana z miejscowości Goodwood w W. Brytanii. Norman zajmuje się konstrukcją samolotów i jest w tym przypadku autorem projektu dużego samolotu rolniczego o udźwigu użytecznym do 2,5 t. Samolot ten, nazwany NDN Fieldmaster, miałby więc udźwig chemikaliów mniejszy jedynie od polskich PZL M-18 Dromader i PZL M-15 Belphegor, jak określiła to prasa salonu. Na stoisku pokazywano fragment przedniej części kadłuba samolotu z zabudowanym silnikiem PT6A-34-AG o mocy 540 kW. Samolot wyposażony jest w integralny zbiornik oraz kabinę z fotelami w układzie tandem, z myślą o prowadzeniu szkolenia lub zabraniu mechanika. Ciekawostką jest zastosowanie zdwojonego koła przedniego podwozia. Oblot prototypu planowany jest już na koniec przyszłego roku.

Wśród śmigłowców najwięcej uwagi zwracał oczywiście Westland Lynx, pokazany przez gospodarzy, czyli British Aerospace. Obok znanych już wersji wojskowo-lądowej i morskiej Navy Lynx, po raz pierwszy pokazano wersję ogólnotransportową, która, jak wyrażano nadzieje, znajdzie szerokie zastosowanie cywilne przede wszystkim jako 17-miejscowy śmigłowiec pasażerski. Liczba miejsc pasażerskich jest jednak uzależniona od zastosowania do napędu nowej wersji silników Rolls-Royce Gem 60 o zwiększonej mocy, będących rozwojem obecnego modelu 41. Silnik ten na razie znajduje się dopiero na etapie prac projektowych. Wersja transportowa Lynx'a, oznaczona WG30, ma docelowo zastąpić pasażerskie śmigłowce Sikorsky o średniej pojemności.

Oryginalna konstrukcja modelu jednego z zawodników francuskich .

Zdjęcie: K. Łapiński

MISTRZOSTWA EUROPY MODELI LATAJĄCYCH

26 sierpnia — 1 września 1980 ● Mostar — Jugosławia. Polak ROMAN GOŁUBOWSKI, wicemistrzem Europy

Mistrzostwa Europy Modeli Swobodnie Latających rozgrywane są co dwa lata, na przemian z mistrzostwami świata. Tegoroczna impreza odbyła się w Mostarze — Jugosławia, w tym samym miejscu, gdzie w ubiegłym roku zaplanowane było przeprowadzenie mistrzostw świata, a które, jak wiadomo, odbyły się ostatecznie w miejscowości Taft, w USA. Zawody zostały rozegrane w doskonałych warunkach, zarówno terenowych, jak i atmosferycznych. Starty — na terenie bardzo dużej, równej jak stół kotliny (pastwisko) o imponujących wymiarach 3,5 × < 12 km, przy pięknej, słonecznej i bezwietrznej pogodzie. Piszę o tym dlatego, gdyż warunki te miały zasadniczy wpływ na uzyskanie przez czołówkę zawodników doskonałych rezultatów. Do tego należy dodać, że mistrzostwa rozegrano przy rekordowej frekwencji zawodników z prawie wszystkich państw europejskich. Ogółem startowały ekipy z 20 państw, co przy 24 ekipach biorących udział w ubiegłorocznych mistrzostwach świata jest liczbą imponującą.

W mistrzostwach wzięła udział także ekipa Aeroklubu PRL w pełnym, 12-osobowym składzie. Należy nadmienić, że nasi modelarze po raz pierwszy wystartowali w oficjalnych mistrzostwach Europy modeli swobodnie latających i trzeba też podkreślić, że było to możliwe dzięki zorganizowanym w lipcu br. w Polsce mistrzostwom świata modeli na uwięzi (wymiana bezdewizowa).

W skład ekipy zostali zakwalifikowani zawodnicy: klasa F1A — **Roman Gołubowski** z Aeroklubu Białostockiego, **Stanisław Kubit** z Aeroklubu Gliwickiego, **Andrzej Fiłończuk** z Aeroklubu Białostockiego; klasa F1B — **Kazimierz Łapiński** z Aeroklubu Białostockiego, **Piotr Sikora** z Aeroklubu Poznańskiego, **Wiesław Dzik** z Aeroklubu Warszawskiego; klasa F1C — **Jan Ochman** z Aeroklubu Wrocławskiego, **Roman Czerwiński** z Aeroklubu Kujawskiego, **Tadeusz Piątek** z Aeroklubu Wrocławskiego. Kierownikiem ekipy był **Andrzej Tajchman**, funkcję trenera pełnił **Edmund Osiński**. W skład ekipy wchodził także niżej podpisany, zaproszony przez organizatora mistrzostw do pracy w międzynarodowym jury. A oto jak przebiegała walka o medale i tytuły w poszczególnych klasach modeli.

KLASA MODELI SZYBOWCÓW F1A. Startowało 56 zawodników. Starty przebiegały w fantastycznych warunkach pogodowych, nic dziwnego też, że większość lotów została wykonana z maksymalnym wynikiem 180 s. Po trzech kolejkach lotów 13 zawodników ma loty maksymalne, w tym dwóch naszych zawodników. Nasz trzeci reprezentant, Andrzej Fiłończuk, ma niestety nieudany start. Andrzej tuż przed rozpoczęciem zawodów przeregulowuje model (?) i osiąga wynik zaledwie 68 s., co przekreśla, mimo wykonania pozostałych maksymalnych lotów, jego szanse na zajęcie liczącej się lokaty indywidualnej.

Po sześciu kolejkach pozostaje z maksymalnym wynikiem 10 zawodników, pomiędzy którymi rozegra się walka o wejście do ścisłego finału. Starty w ostatniej, siódmej kolejce mają niezwykle dramatyczny przebieg. Nerwy większości zawodników zawodzą, co powoduje, że aż 6 potencjalnych kandydatów do finału ma loty poniżej 180 s. Niestety, nerwy zawodzą również naszego reprezentanta, S. Kubita, który uzyskuje tylko 153 s. i tym samym zaprzepaszcza szanse walki o medal. Z walki odpada także aktualny mistrz świata Per Grunnet z Danii, który ostatecznie zajmuje 52 miejsce oraz wicemistrz świata Szwed Per Qvarnstrom, sklasyfikowany na 16 pozycji. Do ścisłego finału wchodzą czterej zawodnicy, wśród nich także nasz reprezentant Roman Gołubowski, który jeszcze raz udowadnia, że jest aktualnie najlepszym naszym zawodnikiem w tej klasie modeli! R. Gołubowski, oprócz czołowych lokat zajmowanych w ostatnich latach w mistrzostwach Polski, znalazł się w ub.r. w ścisłym finale w mistrzostwach państw socjalistycznych, zajmując czwarte miejsce. Walka w finale pomiędzy czterema zawodnikami rozstrzygnięta została w jednej dogrywce.

Pogoda beztermiczna. Pierwszy odczepia model zawodnik jugosłowiański, następny jest Norweg, tuż po nim nasz reprezentant. Jugosłowiański model lata najdłużej, osiągając 234 s. Walka o srebrny medal rozgrywana jest pomiędzy Polakiem a Norwegiem, czwarty finalista, zawodnik rumuński — wykonuje lot tylko 160 s. Lot Gołubowskiego jest lepszy od lotu Norwega, wszyscy to widzą, oprócz, niestety, sędziów. Po konfrontacji zmierzonych lotów okazuje się, że w wyniku pomylenia najprawdopodobniej modeli (słaba widoczność) R. Gołubowski zajmuje trzecie miejsce.

W sumie nasi szybownicy udowodnili, że należą do ścisłej czołówki. Mają doskonałe modele i dobrze opanowaną technikę holowania i startu modeli. W tej konkurencji coraz większą rolę odgrywa doprowadzenie do perfekcji techniki holowania modelu, umożliwiającej wyczepienie go w najbardziej korzystnych warunkach termicznych. Duże znaczenie odgrywa tu opanowanie dynamicznego startu odczepienia, dzięki któremu model osiąga kilka, a nawet kilkanaście metrów więcej wysokości niż pozwala na to długość 50-metrowego holu. Wyraźnie daje się zauważyć. że bardzo intensywny trening decyduje o powodzeniu startu zawodnika. Wykonanie przed ważną imprezą kilkuset startów podczas treningów jest dzisiaj niezbędne do nawiązania walki o medale. Należy stwierdzić, że konkurencja modeli szybowców jest najbardziej „usportowiona" ze wszystkich konkurencji modelarstwa. Sam model, jego konstrukcja doprowadzona właściwie już do doskonałości, odgrywać zaczyna wyraźnie drugorzędną rolę.

KLASA MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM F1B. Startowało 49 zawodników w podobnych warunkach atmosferycznych jak zawodnicy w konkurencji szybowców. Po trzech kolejkach lotów 24 zawodników wykonało loty maksymalne, a po pięciu 19 zawodników. Ostatecznie do finału zakwalifikowało się 6 zawodników. Niezwykle wysoki poziom zaprezentowali zawodnicy francuscy, posiadający doskonale opracowane modele. Niestety, żadnemu z naszych zawodników nie udało się przedostać do lotów finałowych. Najbliższy celu był K. Łapiński, któremu w jednym z lotów zabrakło do maksimum 6 sekund. Trzeba stwierdzić, że obecnie nasi zawodnicy w tej klasie pozostają w tyle za czołówką europejską. Po dawnej reprezentacji, która należała zawsze do faworytów, pozostało niewiele. Poziom naszych gumówkarzy odbiega znacznie od dawnego poziomu zawodników polskich, którzy od 1958 r. prawie zawsze zdobywali, jeśli nie w klasyfikacji indywidualnej, to w zespołowej, medale. Modele, które posiadają nasi zawodnicy, mają obecnie konstrukcję przestarzałą, a do tego dochodzą niezbyt pewne starty. W obecnej sytuacji, chcąc nawiązać równorzędną walkę, trzeba posiadać modele wykonujące w beztermicznych warunkach loty w granicach 4 do 5 minut.

Modele większości zawodników posiadają starannie dobrany zespół śmigło-silnikowy, zapewniający osiąganie wysokości 70—90 m. Do tego dochodzi doskonały lot ślizgowy, dzięki starannie opracowanym skrzydłom o dosyć dużym wydłużeniu, posiadającym turbulator. Niezwykle ważne jest także utrzymanie minimalnej masy modelu i staranne przygotowanie gumy napędowej. Szeroko stosowane do budowy kadłuba są włókna węglowe, z których wykonuje się obecnie część przednią i tylną. Obowiązuje także pełna mechanizacja, włącznie ze zmianą kątów statecznika poziomego w locie silnikowym.

KLASA MODELI Z NAPĘDEM SILNIKOWYM F1C. Startowało 52 sportowców. Zawodnicy, którzy obecnie nie wykonują regularnie lotów maksymalnych, nie liczą się w rozgrywkach. Dowodem na to jest wejście do finału aż 20 zawodników. Zwycięzców wyłoniono dopiero w czwartej kolejce lotów dogrywkowych, mierzonych do 420 s. i przeprowadzonych we wczesnych godzinach rannych w warunkach atermicznych następnego dnia. Poziom czołówki — niezwykle wysoki. Większość modeli osiągała wysokości 160—180 m. Decydującą rolę w modelu odgrywa doskonały silnik. Coraz szerzej stosowane są składane śmigła (zawodnicy radzieccy i węgierscy). Stosowana jest pełna mechanizacja i doprowadzony do doskonałości lot ślizgowy. Ważną rolę odgrywa przejście z lotu silnikowego w ślizgowy.

Nasi zawodnicy i tutaj odbiegają, niestety, poziomem od czołówki. Posiadają co prawda niezłe modele, ale nierówne loty i kłopoty, zwłaszcza z lotem silnikowym, wyeliminowały ich z szansy wejścia do finału.

Na zakończenie należy podkreślić, że udział modelarzy Aeroklubu PRL w zawodach modeli swobodnie latających o tak dużej randze nastąpił po pięcioletniej przerwie, co miało niewątpliwy wpływ na osiągnięte rezultaty. Ostatni raz pełna reprezentacja naszych modelarzy brała udział w mistrzostwach świata w 1975 r. w Bułgarii. Doskonała jednak postawa szybowników, a także duża szansa dopracowania modeli przez gumówkarzy rokują nadzieję, że w przyszłorocznych mistrzostwach świata modelarze Aeroklubu PRL nawiążą równorzędną walkę o czołowe lokaty.

P. W.

WYNIKI

Klasa F1A

1. B. Leskosek (Jugosławia) — 7 × 180 = 1 260 + 234 s
2. A. Larsen (Norwegia) — 7 × 180 = 1 260 + 202 s
3. R. Gołubowski (Polska) — 7 × 180 = 1 260 + 172 s
12. S. Kubit (Polska) — 180 + 180 + 180 + 180 + 180 + + 180 + 153 = 1 233 s
44. A. Fiłończuk (Polska) — 68 + 180 + 180 + 180 + + 180 + 180 + 180 = 1 148 s

Zespołowo

1. Jugosławia — 3 712, 2. ZSRR — 3 697, 3. Rumunia — 3 682, 4. Holandia — 3 678, 5. NRD — 3 672, 8. Polska — 3 641.

Klasa F1B

1. A. Landeau (Francja) — 7 × 180 = 1 260 + 240 + 300 s
2. P. Kristensen (Dania) — 7 × 180 = 1 260 + 238 s
3. A. Zdravko (Bułgaria) — 7 × 180 = 1 260 + 222 s
7. K. Łapiński (Polska) — 180 + 174 + 180 + 180 + + 180 + 180 + 180 = 1 254 s
19. P. Sikora (Polska) — 169 + 175 + 180 + 180 + 180 + + 151 + 180 = 1 215 s
43. W. Dzik (Polska) — 180 + 180 + 180 + 135 + 154 + + 119 + 180 = 1 128 s.

Zespołowo

1. Francja — 3 735, 2. Dania — 3 714, 3. RFN — 3 705, 4. Włochy — 3 705, 5. Szwecja — 3 688, 9. Polska — 3 597.

Klasa F1C

1. N. Nakonieczny (ZSRR) — 7 × 180 = 1 260 + 240 + + 300 + 360 + 333 s
2. W. Mozirski (ZSRR) — 7 × 180 = 1 260 + 240 + 300 + + 360 + 278 s
   Z. Patek (CSRS) — 7 × 180 = 1 260 + 240 + 300 + + 360 + 278s
21. J. Ochman (Polska) — 1 257 s
35. T. Piątek (Polska) — 1 216 s
41. R. Czerwiński (Polska) — 1 163 s.

Zespołowo

1. Bułgaria — 3 778, 2. Jugosławia — 3 771, 3. ZSRR — 3 747, 10. Polska — 3 636.

PIERWSZE KOBIECE 1000 km

11 marca 1980 r. Amerykanka Doris Grove jako pierwsza kobieta przekroczyła na szybowcu zaczarowaną odległość 1 000 km. Dokładnie przeleciała 1000,866 km po trasie docelowo-powrotnej wiodącej przez Julian (w pobliżu Lock Haven), Pensylwanię — Bluefield i Zachodnią Wirginię wzdłuż pasma Allegheny, leżącego w Appalachach. Jest to część trasy, którą w latach 1967 i 1977 pokonał Karl Striedieck w sławnych przelotach docelowo-powrotnych 1616 km (1000 mil).

Doris Grove zaczęła latać na szybowcach niedawno, bo w 1972 r., kiedy najmłodsze z jej 6-ciorga dzieci poszło do szkoły. Wtedy właśnie postanowiła robić coś niezwykłego. Początkowo chciała latać na samolotach, ale instruktor w najbliższym klubie bardzo jej to odradzał. Sytuacja nie poprawiła się w następnym roku, kiedy Doris miała już za sobą staranne przygotowanie teoretyczne, zdobyte na zimowym kursie w lokalnym college'u. Na jej nalegania wykonała 3 loty z instruktorem, które, jak się okazało, miały na celu zniechęcenie dorosłej uczennicy, a nie naukę latania.

Będąc na Florydzie, za namową brata przyszła na szybowisko, gdzie spotkała się z serdecznym przyjęciem. W czasie pasażerskiego lotu na szybowcu wiedziała już, że odnalazła to, czego szukała. Po powrocie do domu w State College zapisała się do odległego o 20 km klubu szybowcowego, w którym panowała ta sama wspaniała atmosfera, z jaką spotkała się na Florydzie. W klubie było tylko 15 członków, a wśród nich tak znani piloci jak Karl Striedieck i Tom Knauff. Doris uzyskała licencję pilota szybowcowego w 1975 r. W lataniu szybowcowym jedna rzecz ją przerażała — lądowanie w terenie. Aby się do tego przyzwyczaić, wybrała w pobliżu domu ładne, długie pole, oczyściła je z kamieni, skosiła trawę i wielokrotnie wyobrażała sobie jak wykona tu pierwsze lądowanie poza lotniskiem. Na wybranym polu nigdy nie lądowała, a pierwsze lądowanie wykonała mając już na swoim koncie rekord stanowy. Wkrótce przyszła kolej na rekordy krajowe i świata (docel—powrót 730 km).

Doris i Tom Knauff, przy pomocy paru innych pilotów, zorganizowali niedawno Ridge Soaring Gliderport, czyli szybowisko zboczowe, leżące w paśmie Bald Eagle Ridge (Pasmo Łysego Orła), gdzie występują fantastyczne warunki do lotów szybowcowych.

Z tego miejsca Doris Grove wystartowała do pamiętnego przelotu 1 000 km. Oto co pisze o swoim przelocie w czerwcowym numerze miesięcznika „Soaring".

*

W grudniu 1979 r. trzykrotnie próbowałam wykonać przelot 1 000 km, lecz wszystkie próby skończyły się lądowaniem w terenie. Aby być pierwszą kobietą, która przeleci 1 000 km, musiałam przy starcie z Ridge Soaring Gliderport w Julian (Pensylwania) lecieć wzdłuż gór Allegheny do Bluefield w Zachodniej Wirginii i z powrotem, wykorzystując głównie wznoszenia żaglowe, ale także falę i termikę.

Za pierwszym razem przeleciałam tylko 190 km, wybrałam dobre pole i wróciłam do domu na holu. W drugiej próbie lądowałam na lotnisku w Bedford, do czego zmusił mnie aktywny front z opadem deszczu. W trzeciej próbie początkowo wszystko szło doskonale, aż do Buffalo Mountain, gdzie fala stłumiła wznoszenia żaglowe. Tym razem — powrót na wózku.

Późna jesień i wczesna wiosna są sezonem latania zboczowego wzdłuż Alleghenów. W tym okresie pilnowałam pogody we dnie i w nocy, a także śledziłam jak długie są dnie. Nie wiem ile razy w grudniu, styczniu i w lutym wstawałam o 3 rano, aby pytać o pogodę. Czasami sama jeździłam na lotnisko, by popatrzeć na sytuację meteo.

W drugim tygodniu lutego, po niefortunnym upadku, miałam lekki wstrząs mózgu. Kilka dni leżałam, mając nadzieję, że w tym czasie nie powieje korzystny wiatr. Dwa tygodnie nie latałam, a w trzecim latałam jedynie z pilotami posiadającymi licencję.

Po tej przerwie rozpoczęłam loty treningowe z uczniami. Potrzebowałam wielu godzin przebywania w powietrzu, aby być przygotowaną fizycznie do długiego przelotu.

W styczniu i w lutym, jeszcze przed moim upadkiem, krążyły słuchy, że Karl Striedieck, który mieszka kilka mil na południe od Ridge Soaring Gliderport, planuje lot rekordowy z Pensylwanii na Florydę. Oczekiwałam i ja na wspaniały dzień, aby lecieć na Florydę i pokonać Karla. To byłoby coś!

Na początku marca ciągle przechodziły fronty, idące z północy, z Kanady. Aż nadszedł dzień 11 marca 1980 r. Wstałam o 4 rano. Wiał silny, północno-zachodni wiatr, dający dobry żagiel na naszym zboczu w paśmie Bald Eagle. W oknach sypialni widziałam gwiazdy i chmury przesuwające się szybko z wiatrem. Pospieszyłam na szybowisko z córką Rosalie. Powiedziałam jej, że nie pójdzie dziś do szkoły, bo potrzebuję jej pomocy przy przygotowaniu szybowca do startu i do wypuszczenia skrzydła.

O godz. 5 byłam na szybowisku. Było jeszcze ciemno. Siła wiatru wynosiła 12 m/s, ale spodziewałam się, że nim będę gotowa do startu, wiatr się wzmocni. AS-W19 był zmontowany. Wspólnie z Tomem i córką ustawiliśmy szybowiec przed budynkiem portu, aby w świetle reflektorów napełnić zbiorniki balastowe 60 litrami wody z alkoholem, w proporcji 2:1. Jeszcze barografy, aparaty, deklaracja przelotowa, lotne wyposażenie. Początkowo przygotowanie przebiegało bardzo sprawnie, potem były zahamowania. Gdybym lepiej była zorganizowana, wystartowałabym o 15 min wcześniej, razem z początkiem dnia.

Wystartowałam za samolotem o godz. 6.30, a wyczepiłam szybowiec w 2 minuty później na wysokości 500 m npm. Holował mnie Tom, a Rosalie wypuszczała skrzydło. Przez pierwsze 3 minuty po wyczepieniu byłam bardzo zgnębiona, ponieważ nie mogłam schować podwozia, na co traciłam cenną energię. Czy będę miała dość sił, aby wykonać ten lot? Wreszcie kółko się schowało, zrobiłam zakręt o 180° i poleciałam na południe wzdłuż zbocza, w kierunku Maryland we Wschodniej Wirginii.

Kiedy przelatywałam nad domem Striediecka, widziałam wystawiony na zewnątrz szybowiec AS-W20, ale nie było przy nim nikogo. Lot wzdłuż zbocza był szybki i pewny, dopiero po przeleceniu 50 km napotkałam przelotne opady śniegu. Wznoszenie falowe w okolicy Altony dało mi wysokość 1650 m, co pozwoliło przelecieć bez kłopotów dwie przerwy Altona i Bedford w paśmie zbocza. W okolicy Cumberland dogonił mnie Karl. Fala nad Cumberland, z którą Karl nie mógł nawiązać kontaktu, była dla mnie łaskawa — uzyskałam wysokość 1 300 m, aż do podstawy chmur. Znów padał śnieg i widzialność znacznie się pogorszyła. Nie zdecydowałam się wejść we wznoszeniu falowym nad chmury, lecz od-

1

2

3

NA ZDJĘCIACH:

1. Najlepiej w domu! Fotograf Dick Brown wykonał zdjęcie szybowca AS-W 19, w którym leciała autorka rekordu, na dobiegu.
2. Tak Doris Grove ubrana była do lotu.
3. Doris Grove po rekordowym locie przyjmuje gratulacje od syna Dave.

dałam drążek i leciałam w kierunku oddalonego od startu o 190 km charakterystycznego punktu na zboczu. Tu występowała już termika, którą wykorzystywałam w locie po prostej.

W tej części trasy, gdzie pasmo przechodzi w grupę małych wzgórz, trzymałam się wysoko. Dalej szybki lot wzdłuż zbocza i znów fala, na którą dostaliśmy się oboje z Karlem i gdzie uzyskałam 4 000 m, najwyższą wysokość lotu. W tym samym miejscu nabierałam wysokości na fali w rekordowym przelocie 730 km, w dniu 9 kwietnia 1979 roku.

Z dużej wysokości musiałam dobrze wpatrywać się w teren, który wydawał się płaski, aby nie zgubić właściwego zbocza. Karla zobaczyłam ponownie dopiero nad Mountain Grove. Powiedział mi przez radio, że w tym rejonie jest nowy zbiornik wodny. Przez większą część lotu nie zwracałam uwagi gdzie jest Karl, ale teraz widziałam go bardzo nisko, na północ od tamy. Z wysokości 1 800 m było mi trudno określić jaką miał wysokość, ale wyglądała na rozpaczliwą. Byłam szczęśliwa, że tam nisko był inny szybowiec, a nie mój. Niejednokrotnie w czasie poprzednich lotów Karl mówił, że jestem samodzielna i chodzę własnymi drogami. Teraz pomyślałam sobie: „Karl chodzisz własnymi drogami".

Nie latałam dotychczas szybowcem poza Mountain Grove. Raz tylko lecieliśmy Cessną do Bluelfield, aby obejrzeć punkt zwrotny trasy 1 000 km, zjedliśmy w porcie lunch i wracaliśmy z powrotem. Było to 2 lata temu, lecieliśmy wyżej, tak, że ten odcinek trasy był mi nie znany. George Vakkur, który w 1977 r. wykonał lot po tej trasie, dał mi szczegółową mapę nowego dla mnie obszaru, z zaznaczonymi czerwonym kolorem zboczami, które wykorzystywał. Prócz tego miałam swoją mapę z rzeźbą terenu. Dopiero teraz zaczęłam posługiwać się mapami, swoją i George'a. Studiowałam je bardzo starannie. To się opłacało, bo teren jest trudny i na przestrzeni 40 km nie ma zbocza. Niepokoiłam się o Karla ale nie odzywałam się przez radio, aby go nie rozpraszać. Wiem jak mi przeszkadzają radiowe rozmowy, kiedy muszę się skoncentrować. Trudny obszar przeleciałam bez kłopotów. Popatrzyłam tylko do tyłu, aby zapamiętać dobrze trasę na drogę powrotną. Znów byłam na zboczu, ciągnącym się nieprzerwanie 110 km. To było nieprawdopodobne. Skuliłam się w kabinie, aby nie uderzyć głową w limuzynkę, dociągnęłam pasy i zwiększyłam prędkość do 190—210 km/h. W międzyczasie Karl wygrzebał się z kłopotów i leciał dalej tą samą trasą. 50 km przed punktem zwrotnym rozpoznałam Narrows i New River. Od charakterystycznego występu na zboczu zwanego Jesses Knob, biegł prosty odcinek do Bluefield. Pomyślałam sobie wtedy: „O rety! Jestem już niedaleko!".

Myliłam się. Zbocze ciągnęło się jakby w nieskończoność. Wreszcie zobaczyłam wieżę widokową tuż przed Bluefield, które jest dużym miastem, rozciągniętym w wąskiej dolinie. Nie można go przeoczyć. Pamiętam, że Karl powiedział przez radio: „To tu". Odpowiedziałam mu: „Nie, mój punkt zwrotny leży dalej, wzdłuż zbocza". „Co jest twoim punktem zwrotnym?" — spytał. „Lecę dalej, nad drugi budynek klubowy" — odpowiedziałam.

Leciałam dalej, z prędkością 190 km/h. Cudowne uczucie.

Zdałam sobie sprawę, że nie wiem jaką trasę Karl dziś pokonuje, a Karl nie znał mojego punktu zwrotnego. Byłam przekonana, że Karl nie leci na Florydę, gdyż warunki w kierunku na południe nie były dobre.

Miałam 2 barografy i 2 aparaty fotograficzne. Robiłam zdjęcia punktu każdym aparatem po kolei, z ręki, bo jakoś mi nie wychodzą dobre zdjęcia z aparatów przymocowanych w kabinie. Potem przycisnęłam nadajnik radia i powiedziałam: „Doris, wynoś się stąd i leć do domu", na co Karl odpowiedział: „Na pewno bardzo mocno chcesz wrócić do domu". Od tego momentu nie zrozumiałam już Karla; wyczerpywał się jego akumulator i głos był niewyraźny.

Lecieliśmy teraz bardzo prędko z lekko tylnym wiatrem. Nim się spostrzegłam, byłam z powrotem nad Cavington, ale o 500 m niżej niż w locie w tamtą stronę. Wykorzystałam kilka wznoszeń termicznych i wkrótce byłam nad znanym mi terenem, nad Mountain Grove. Teraz leciałam wzdłuż zbocza. Za Bolar Mountain pasmo gór przechodzi z bardzo niskiego w bardzo wysokie. Tu był mój najniższy punkt lotu i najbardziej groźny moment. Huczący wokół wiatr cisnął mnie w dół, tak że miałam już wybrane pole do lądowania, a Karla nie było w pobliżu, aby mógł przekazać wiadomość o moim lądowaniu.

Szczęśliwie do lądowania nie doszło; dostałam się w prąd wznoszący i bez krążenia zostałam wyniesiona w górę tak prędko, jak przed chwilą opadałam. Co za wspaniałe uczucie! Byłam znów na zboczu, w pewnym wzniesieniu.

W połowie powrotnej drogi napotkana fala dała mi wysokość 4 000 m. Doleciałam z niej do Cumberland, gdzie na zboczu znów spotkałam Karla, który podciągnął się do góry, aby się ze mną zrównać. Oddałam drążek, kierując się na wysokie zbocze Buffalo Mountain. Karl powiedział bardzo niewyraźnie: „Zwolnij, tu jest turbulencja" i zginął mi wkrótce z oczu.

W okolicy Bedford miałam kłopoty. Kiedy tylko próbowałam przelecieć 16-kilometrową lukę, napotykałam bardzo silne duszenie. Powtórnie nabierałam wysokości i powtórnie próbowałam. Bardzo prędko straciłam 1 500 m wysokości, którą uzyskałam na termice. Patrzyłam na chmury i myślałam, że wyglądają wspaniale, ale nie tworzą szlaku. Jeszcze raz do góry, tym razem na 1 700 m i wreszcie próba powiodła się (teraz wiem, że musiałam być zmęczona i dlatego niewłaściwie oceniłam chmury nad Bedford. Nie mogłam wiele ryzykować, byłam tylko 100 km od domu i miałam rekord nieomal w kieszeni).

Jeszcze tylko jedna luka do przejścia, Altona! Na możliwie największej wysokości odeszłam od zbocza, nabrałam wysokości w kominie termicznym i przeszłam na następne zbocze z zapasem wysokości.

Byłam już pewna, że ustanowiłam rekord i z wielkiej radości skomponowałam piosenkę. Najpierw ją przećwiczyłam i kiedy byłam w zasięgu słyszalności z moim szybowiskiem, zaśpiewałam ją do mikrofonu dla Toma i całej ekipy Ridge Soaring. Karl pojawił się niespodziewanie obok mnie i klaskał w dłonie. Byłam pewna, że oklaskuje piosenkę, ale później okazało się, że nie miałam już nadawania i nikt mojej piosenki nie słyszał.

W odległości 3 km od lotniska dołączył do mnie samolot holujący. Myślałam, że wita mnie Tom, ale witał mnie syn Dave, z fotoreporterem lokalnej gazety.

Wypuściłam balast i lądowałam o godz. 15.58, po około 9 godzinach 30 min. po starcie, co dawało prędkość przelotową 105 km/h. Kiedy lądowałam, widziałam wychodzącą z biura gromadkę, w której wśród przyjaciół był Tom i moje dwie córki. Tom był pewny rekordu, że wcześniej postarał się o szampana. Korek wystrzelił na 30 m w górę. Delektowałam się szampanem, podanym przez Toma, siedząc jeszcze w kabinie szybowca.

Cieszyłam się bardzo z tego lotu, który chciałam wykonać bardziej niż jakikolwiek inny. Byłam szczęśliwa, że się powiodło. To ja jestem pierwszą kobietą, która przeleciała 1 000 km i nikt mi tego nie zabierze. Ktoś prawdopodobnie poprawi rekord i tak być powinno, ale żadna inna kobieta nie będzie pierwsza.

Dotychczas nie miałam wiele okazji, aby latać z Tomem, poza lotami lokalnymi, ponieważ mamy tylko jeden szybowiec. Ponadto ktoś musi pracować, kiedy jedno z nas lata.

Na podstawie dotychczasowych przelotów oceniam, że na pewno jest bardzo rozsądnie mieć kogoś w powietrzu podczas długich przelotów, o ile ten, lub ci, nie prowadzą po trasie. Będąc tak daleko w niegościnnym terenie, sama obawiałam się poważnie przypadkowego lądowania. Poszukiwania mogłyby trwać dłużej niż dzień i dlatego miałam w szybowcu specjalne wyposażenie na taką ewentualność.

Rekord był mój! Wszystkie decyzje moje! Niektóre mogły być niewłaściwe, ale wiedziałam dokładnie, gdzie lecę i co robię. To był najbardziej niewiarygodny lot, jaki kiedykolwiek wykonałam.

Chciałabym wykonać jeszcze wiele takich lotów. Ile jest więc mil na Florydę, Karl?

W dniu 5 kwietnia 1980 r. Cornelia Yoder (USA) poprawiła rekord Doris Grove o 24 km. Leciała na szybowcu AS-W19 z Portu Matilda w Pensylwanii do Tazewell w Wirginii, również wzdłuż pasma gór Allegheny. Trasa tego przelotu jest przesunięta bardziej na południowy-zachód w stosunku do lotu Doris Grove.

Opracowała: PELAGIA MAJEWSKA

REKORD ŻYCIOWY

W dniu 29 czerwca br. Henryk Falandysz wykonał z góry Żar lot na lotni trwający 4 h 47 min. W tym czasie był to czwarty z kolei czas uzyskany w Polsce przez lotniarza. Lot odbywał się w trudnych warunkach pogody, w przeważającej części poniżej szczytu góry, ze stałą walką o utrzymanie się w powietrzu. Poniżej zamieszczamy wrażenia z uzyskania rekordu życiowego (red.).

Nareszcie mam nową lotnię typu Balans i 25 minut w najdłuższym locie. Chciałbym bardzo ten wynik poprawić.

Mijają tygodnie (w tym czasie latamy na górze Żar, tej Mekce lotniarstwa), lecz warunki nie są odpowiednie. Dopiero w niedzielę 29 czerwca zaczyna wiatr wiać w granicach 8 m/s z odpowiedniego kierunku. Niebo zaciągnięte ławicami chmur. Siedmiu lotniarzy wyjeżdża na szczyt.

Startuję jako pierwszy. W drugim halsie uzyskuję przewyższenie około 100 m. Moim celem jest uzyskanie czasu lotu w granicach jednej godziny, co w pełni mnie satysfakcjonuje.

Zdjęcie: B. J. Witkowski

Po 40 minutach startuje Piotrek, przelatując pode mną. Jego lotnia sprawia wrażenie ogromnego motyla. Później startują: Staszek i Zygmunt. Zaczyna być tłoczno w powietrzu. Halsujemy na wysokości około 200 m. Uwagę mamy w najwyższym stopniu skoncentrowaną.

Pierwszy odchodzi od zbocza Zygmunt, jego miejsce zajmuje Wiesiek, którego lot obserwuję z przyjemnością. Jest technicznie doskonały. Wiesiek wywija jeden krąg, drugi i odchodzi od zbocza. Po chwili zostaję sam w powietrzu. Podczas silniejszych podmuchów zaczyna mnie cofać nad górny zbiornik. Tak mija godzina.

Po około 1 h 40 min tracę wysokość. Zmiana kierunku wiatru na płd.-zach. zmusza mnie do przejścia na zbocze zachodnie. Tam dostaję wznoszenie, siedzę w dyszy. Mija druga godzina lotu. Zadaję sobie pytanie, co dalej? W powietrzu jest spokojnie, nie rzuca. To ważne. Jednak ręce zaczynają drętwieć, więc co jakiś czas puszczam poprzeczkę sterownicy to jedną, to drugą ręką. Trochę to pomaga, ale zaczyna się ból mięśni między łopatkami. Uprząż ściska, okulary ochronne gniotą w nos i za uszami...

Kalkuluję sobie tak: dwie godziny to połowa czasu rekordu góry Żar. Dotąd jakoś wytrzymałem, więc spróbuję zaliczyć te cztery godziny. Warunki bez zmian, tzn. stała walka o utrzymanie wysokości. Uwaga skoncentrowana na tym, by nie dostać się na zawietrzną garbu kolejki.

Słońce wyszło spoza chmur i termika daje o sobie znać, dźwigając mnie w górę. Teren pode mną wydaje się bardziej płaski, ale jest to okupione walką z turbulencją. Nagle czuję, że ciało traci ciężar. To studnia. Spadam w dół jakieś 80—100 m. Sterownica na siebie... Występuje przeciążenie. Czy lotnia wytrzyma? Po chwili — winda w górę. Oddaję sterownicę od siebie. Teraz następuje podrzut lewego skrzydła. Kontruję sterownicą i równoczesnym wychyleniem ciała. Za chwilę przerzut ciała w drugą stronę. Równowaga. Za chwilę odczuwam, że nic nie ważę (a przecież nie lubię huśtawki).

Wsłuchuję się w mowę lotni — bo lotnia mówi, słowo daję. Słyszę spokojny, delikatny poświst olinowania. Zaś podczas lotu w powietrzu turbulentnym olinowanie wydaje przeciągły gwizd, do którego dołącza się szum pokrycia.

Jestem sam w powietrzu. Widok wspaniały. Z prawej rozciąga się rozległe pasmo Czupla. W zasięgu wzroku mam trzy zbiorniki wodne, pode mną duża tafla jeziora Międzybrodzkiego z pływającymi po niej żaglówkami. Jak piekielnie zazdroszczę w tej chwili żeglarzom, którzy mogą zmienić pozycję swojego ciała. A mnie boli wszystko. Patrzę na zegarek — mija trzecia godzina, co mnie dopinguje do kontynuowania lotu.

Nareszcie koledzy jadą do góry. Widzę samochody z długimi kształtami lotni na dachach. Z wysiłkiem pokonują zakręty wijące się pode mną. Po jakimś czasie startują. Jacek pierwszy wzbija się w powietrze. I znowu w powietrzu tłok. Całe szczęście, że oni „chodzą" nad innym zboczem. Walczę nadal o utrzymanie wysokości. Zobojętniałem na ból mięśni między łopatkami. Z kolei czuję, że nogi zaczynają mi drętwieć. Wykonuję więc ruchy jak przy pływaniu żabką.

W pewnej chwili czuję luz uchwytu lewej nogi. Staram się wyczuć, ile jest tego luzu. Patrzę przed siebie. O rany!!! Pode mną kilkusetmetrowa przepaść. Podnoszę szybko głowę. W porządku. Poprzeczka sterownicy jest na swoim miejscu. To jest jakby mój pokład, moja podłoga. Walczę nadal z utratą wysokości. Staram się zobaczyć kierunek wiatru — to jest najważniejsze. Lewa noga ma coraz więcej luzu. Zakładam ją na prawą.

Odwiedziny. Mam gości. Pierwszy do mojego „grajdołka" dolatuje Jacek. Wykonujemy kilka wspólnych halsów. Zagaduję go (w powietrzu doskonale można się porozumiewać), ale jest on jak zwykle małomówny. Po chwili Jacek odchodzi od zbocza. Niebawem zjawia się Piotrek. Ale teraz muszę wzmóc uwagę, gdyż nie ma jeszcze dużego doświadczenia i może być niebezpieczna sytuacja. Ale obawy są nieuzasadnione. Po chwili i on odchodzi.

Z dołu, od dłuższego czasu, dochodzi do mnie szczekanie psa. Co to za pies? Przecież w pobliżu nie ma domu, nie ma ludzi. Ależ to Kuba Staszka. Biega równolegle do moich halsów. Skąd te psy lotniarzy mają tyle kondycji? Zrobiło mi się go żal. Wołam do niego: Kuba, do domu! Nie pomaga. Zajmuję się więc sobą.

Zaczyna padać deszcz. Pierwsze krople spadają w czwartej godzinie lotu. Patrzę na zegarek: mija 4 h 15 min. Zdziśka już pokonałem, ale muszę „zrobić" wyraźnie lepszy czas. Mokro i coraz zimniej. Muszę się zmobilizować, jeszcze bardziej. A tu deszcz coraz większy. Okulary zamazane przez deszcz. Zakładam za długi hals. Dostaję się w zawietrzną. Rotor z góry dusi lotnię. Studnia — 100 metrów w dół. Do lotniska już nie dojdę. Lądуję więc przy jeziorze. Mam czas 4 h 47 min. Cholera, do srebrnej odznaki FAI zabrakło 13 minut...

Odbieram gratulacje od kolegów, którzy docenili mój wysiłek. Czuję się usatysfakcjonowany: z pozostałych kolegów najlepszy miał czas 35 min. Milczący jak zwykle Jacek stwierdził, że to była dobra, fachowa robota.

HENRYK FALANDYSZ

PS. W lotach tego dnia brali udział: Piotr Świgoń, Stanisław Piwowar, Zygmunt Kibiński, Wiesław Czarnecki i Jacek Kibiński.

MALOWANIE I OZNAKOWANIE SAMOLOTÓW LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1953—1980

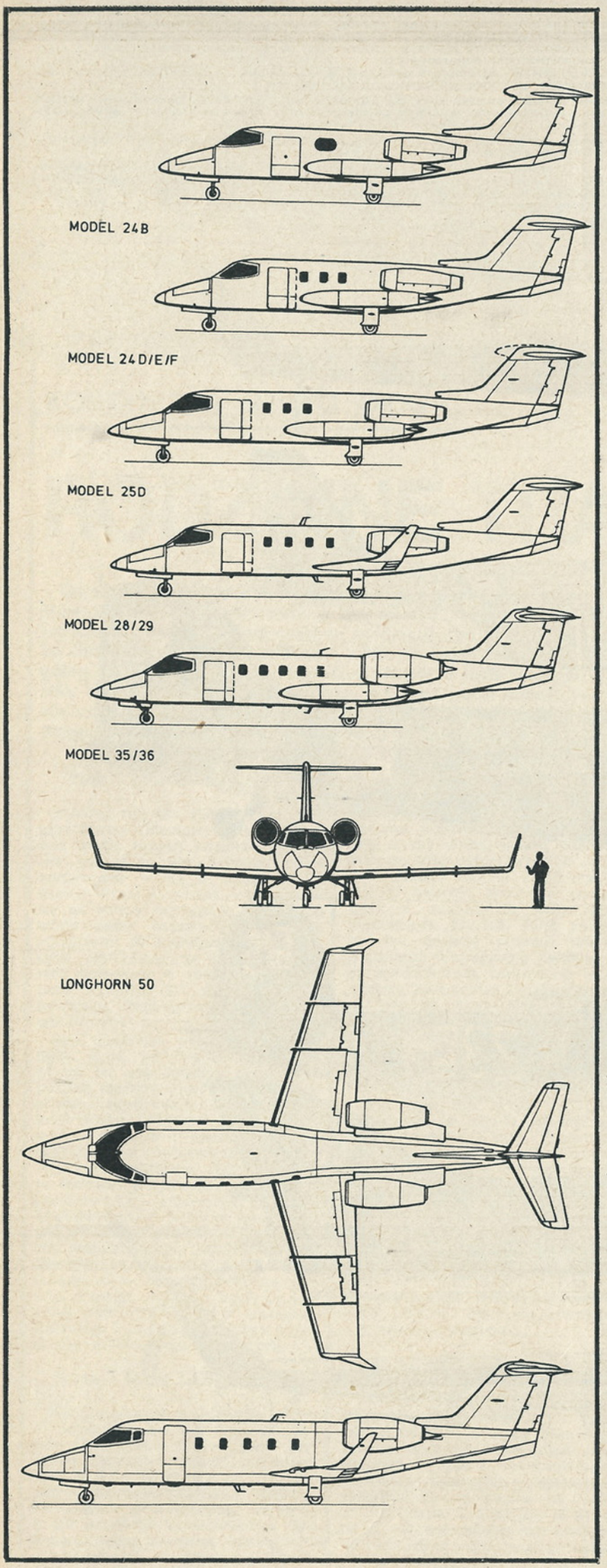
161

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Doroczny Dzień Wojska Polskiego jest okazją do informacji uzupełniających o malowaniu i oznakowaniu samolotów Ludowego Lotnictwa Polskiego.

PLANSZA

1. Śmigłowiec Mi-8 w trójbarwnym malowaniu maskującym, złożonym z nieregularnych pól o barwach: zielonej ciemnej, zielonej jasnej i jasnego piasku. Fragmenty powierzchni dolnych — błękitne.
2. TS-11 Iskra — trzeci prototyp pozostawiony w naturalnej barwie duralu z czarnymi elementami dekoracyjnymi.
3. Li-2 nr 23442701, egzemplarz użytkowy w OSL-Dęblin, w malowaniu typowym dla samolotów lotnictwa wojskowego z lat 1950—1960.
4. UTB, samolot przeznaczony do szkolenia załóg samolotów bombowych, użytkowany w OSL-Dęblin w latach pięćdziesiątych z typowym dla tego okresu malowaniem.
5. Wersja szkolno-treningowa samolotu myśliwsko-szturmowego Su-7, użytkowana w lotnictwie polskim.
6. Wersja pasażerska śmigłowca Mi-8 do przewozu przedstawicieli władz państwowych. Śmigłowiec jest cały biały, z granatowymi elementami dekoracyjnymi stanowiącymi pozostałość po oznakowaniach PLL LOT (śmigłowiec był wypożyczony przez PLL LOT na okres wizyty papieża Jana Pawła II w Polsce).



RODZINA SAMOLOTÓW DYSPOZYCYJNYCH GATES LEARJET

W pierwszej połowie br. zbudowany został tysięczny samolot dyspozycyjny Learjet. Historia tych dwusilnikowych samolotów o napędzie odrzutowym sięga 1960 r. Rozpoczęto wówczas projektowanie prototypu małego odrzutowego samolotu dyspozycyjnego. Wytwórnia Lear znana była początkowo z produkcji urządzeń nawigacyjnych. W 1960 r. zawiązała ona spółkę pod nazwą Swiss American Aviation Corporation, która miała produkować szybki samolot dyspozycyjny SAAC-23. Oprzyrządowanie produkcyjne tego samolotu wykonano w Europie. Później, w 1962 r., spółkę przeniesiono do USA. W 1967 r. aktywa firmy zakupione zostały przez Gates Rubber Company i w 1970 r. otrzymała ona nazwę Gates Learjet Company.

Pierwszy prototyp samolotu, który przemianowany został na Lear Jet 23, dokonał pierwszego lotu w 1963 r., drugi prototyp — w 1964 r. Samolot otrzymał certyfikat w lipcu 1964 r.

Pierwsza wersja seryjna Learjet 23, napędzana silnikami General Electric CJ610-1 oraz -4 o ciągu 12 kN, wyprodukowana została w liczbie 104 sztuk. Następnie wersję tę zastąpił Learjet Model 24. Pierwszy samolot seryjny tej wersji dokonał pierwszego lotu w 1966 r. Po wyprodukowaniu 80 samolotów wprowadzono wersję Learjet 24B z silnikami CJ610-6 o ciągu 12,4 kN każdy. W samolocie Learjet 24D wprowadzono modyfikacje aerodynamiczne — profil przed usterzeniem pionowym został usunięty, zmieniono położenie zbiorników dodatkowych. Odmiana Learjet 24E jest podobna do Learjet 24D, ale masę startową zmniejszono do 5 675 kg.

Najnowsza odmiana Learjet 24F jest wyposażona w silniki General Electric CJ610-8A każdy o ciągu 13,1 kN. Kabina o wymiarach 5,28 × 1,5 × 1,3 m umożliwia transport 6 pasażerów i dwóch członków załogi (wysokość 1,3 m jest dość mała w porównaniu do innych samolotów dyspozycyjnych). Istnieją odmiany specjalne tej wersji, jak przenosząca 108 ładunków jodku srebra do rozpędzania chmur gradowych dla ochrony plantacji tytoniu oraz odmiana używana do holowania celów do strzelań, z dodatkowym zasobnikiem wprowadzania zakłóceń elektronicznych.

W 1967 r. certyfikat FAA otrzymała nowa wersja Learjet 25 różniąca się większą o 1,32 m długością kabiny, co umożliwia transport 8 pasażerów. Odmiany 25B, 25C, 25D różnią się między sobą pojemnością zbiorników paliwa.

Wersje Learjet 28 i 29 Longhorn (otrzymały certyfikat w 1979 r.) mają taki kadłub, jak wersja Learjet 25D i takie same silniki General Electric CJ610-8A, ale płat o większej rozpiętości z wysklepioną przednią krawędzią, zakończony podgiętymi do góry nadkrytycznymi końcówkami skrzydeł (winglets). Płat taki daje większą ekonomiczność lotu na dużej wysokości oraz zmniejsza prędkość podejścia do lądowania. Odmiana Learjet 28 dostosowana jest do transportu 8 pasażerów, a Learjet 29 — do transportu 10 pasażerów. Learjet 29 ma większy zapas paliwa (3 035 dm³ wobec 2 657 dm³).

Podobne w konfiguracji do Learjet 25 wersje Learjet 35A i 36A (otrzymały certyfikat w 1974 r.) mają nieco większe wymiary i są napędzane za pomocą silników dwuprzepływowych Garrett-AiResearch TFE731-2-2B o ciągu 15,6 kN każdy. Odmiany Learjet 35A i 36A różnią się zapasem paliwa i wyposażeniem. Specjalna wersja Lear Sea Patrol jest przeznaczona do patrolowania obszarów morskich. W 1979 r. dodano okno w wersji 35A.

W 1975 r. wytwórnia Gates Learjet oświadczyła, że wprowadza ulepszenia aerodynamiczne w produkowanych przez siebie modelach (między innymi wysklepienie profilu skrzydła), możliwe także do stosowania we wcześniej wyprodukowanych samolotach. Zmiany te oznaczono Century III.

Najnowszą wersją jest prototyp Learjet 55, który dokonał pierwszego lotu 19 kwietnia 1979 r. Jest on większy od pozostałych samolotów Learjet. W odmianie Learjet 54 samolot jest dostosowany do transportu 10—11 pasażerów. Wysokość kabiny wynosi 1,74 m, szerokość 1,80 m. Długość kabiny zależna jest od odmiany, podobnie jak zapas paliwa (Learjet 54 — 5,56 m i 3 282 dm³, Learjet 55 — 5,08 m i 3 846 dm³, Learjet 56 — 4,39 m i 4 636 dm³). Samolot w tej wersji był już opisywany w „SP".

(T. K.)

DANE TECHNICZNE

Wersja	jedn.	Learjet 24F	Learjet 25D	Learjet 28 Long-horn	Learjet 35A	Learjet 54 Long-horn
Wymiary:						
rozpiętość	m	10,84	10,84	13,35	12,04	13,35
długość	m	13,18	14,50	14,51	14,83	16,80
wysokość	m	3,73	3,73	3,73	3,73	4,48
pow. nośna	m²	21,53	21,53	24,57	23,53	24,57
Masy:						
masa własna	kg	3 465	3 465	3 717	4 132	4 675
max. masa startowa	kg	6 804	6 123	6 804	7 711	8 391
Osiągi:						
max. prędkość przelotowa	km/h	859	859	859	859	859
ekonomiczna prędkość przelotowa	km/h	774	—	—	774	—
min. prędkość	km/h	206	172	147	178	—
długość startu do wys. 10,7 m	m	1 005	1 200	912	1 200	1 217
długość lądowania z wys. 15 m	m	700	686	792	753	900
zasięg	km	2 512	2 663	2 538	4 276	4 025

LAMUS

MC-200 SAETTA

Jednomiejscowy włoski samolot myśliwski i szturmowy projektu inż. Mario Castoldi (konstruktora m.in. rekordowego wodnosamolotu MC-72, zwycięzcy ostatniego wyścigu o puchar Schneidera został oblatany 24.XII.1937 r., jako MM-336. Prototyp zwyciężył w 1938 r. w konkursie na myśliwiec przechwytujący, uzyskując w locie nurkowym prędkość 804,5 km/h. Pierwsze 29 samolotów MC-200 Saetta (strzała) rozpoczęło służbę w jednostkach 1.XI.1939 r. W chwili rozpoczęcia przez Włochy wojny (po stronie Niemiec hitlerowskich) 10.VI.1940 r. liczba tych samolotów wyniosła 156. Dwie poważne katastrofy spowodowały, że MC-200 nie wzięły udziału w wojnie z Francją w 1940 r. Okazało się, że samolot wpadał w przeciągnięcie w locie z dużą prędkością i wytwórnia musiała zmienić profil płata. Potem MC-200 stał się jednym z najlepszych myśliwców tego okresu (pod względem zwrotności i łatwości pilotażu), ustępując dopiero w 1941 r. Spitfire. MC-200 były użytkowane w wojnie z Grecją, Jugosławią i w atakach na Maltę w 1940 r. Potem służyły do eskorty bombowców SM-79 i Ju-87 w basenie śródziemnomorskim oraz w pln. Afryce. W 1941 r. włoska grupa myśliwska (nr 22), licząca 51 samolotów MC-200, walczyła na froncie wschodnim przeciwko ZSRR, a po stratach została wiosną 1942 r. zastąpiona nową grupą (nr 21), wyposażoną również w Saetty.

Ostatnie serie produkcyjne MC-200 miały płat i uzbrojenie z MC-202.

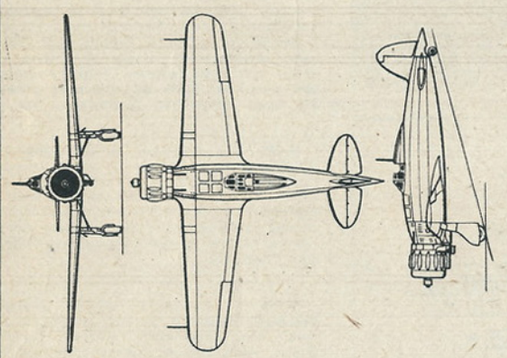
Łącznie wyprodukowano ok. 1000 samolotów MC-200, z czego 395 w 2 innych wytwórniach. Po wypowiedzeniu 13.X.1943 r. przez Włochy wojny Niemcom, 23 Saetty z pilotami włoskimi wylądowały na lotniskach alianckich w płd. Włoszech.

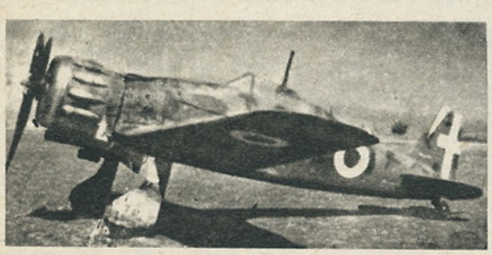
Konstrukcja metalowa. Silnik Fiat A-74 RC-38 o mocy 640, 3 kW (870 KM).

Uzbrojenie: 2 k. masz. 12,7 mm (i 2 k. masz. 7,7 mm w ostatnich seriach produkcyjnych) oraz 150 kg bomb.

Dane techniczne: Rozpiętość – 10,6 m, długość – 8,2 m, wysokość – 3,5 m. Masa własna – 1770 kg, masa całkowita – 2200 kg. Prędkość max. na 4500 m – 502 km/h, czas wznoszenia na 1000 m – 1 min 3 s, na 5000 m – 5 min 52 s. pułap – 8906 m, zasięg max. – 869 km przy 455 km/h (normalny – 570 km przy 449 km/h).

Malowanie: Jak MC-202; patrz „SP" nr 38/1980 r. **(W)**





NASZE TRASY

Jak zaprenumerować „Skrzydlatą Polskę"

Do najbliższego kiosku, gdzie mógłbym kupić „Skrzydlatą Polskę", mam dobre kilkanaście kilometrów. Chodzę i niektóre numery udaje mi się kupić. Lubię czytać Wasze czasopismo, ale z jego kupnem – są duże kłopoty" – pisze do nas Eugeniusz Wojtyra z Toporowa w województwie kaliskim.

„Co robić, aby móc regularnie czytać „Skrzydlatą Polskę"? Jest wprost rozchwytywana i w praktyce nieosiągalna. Czy nie możecie coś zrobić, aby jej było więcej w sprzedaży?" – pyta Andrzej Rokicki z Ostrołęki.

„Jesteśmy gotowi cały rok zbierać makulaturę, aby przyczynić się do zwiększenia puli papieru przeznaczonego na druk czasopism, a w tym i „Skrzydlatej" – pisze Antoni Kaleta z Nidzicy, a popiera go także w tym zamyśle Jerzy Śmiech z Piaseczna w swym serdecznym, przyjacielskim liście, za który bardzo dziękujemy.

Listów takich dostajemy sporo. Świadczą one o bliskich, przyjacielskich więzach łączących „Skrzydlatą" z jej Czytelnikami. Jest to bardzo cenne dla każdej redakcji, pisaliśmy już na ten temat nie raz. Rzecz w tym, że chcielibyśmy pomóc trochę naszym przyjaciołom, którzy mają trudności z kupnem „Skrzydlatej". Jest sposób, aby w miarę możności zabezpieczyć sobie regularne otrzymywanie „Skrzydlatej". Otóż najprościej ją zaprenumerować. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w całej Polsce.

Zamawiać prenumeratę „Skrzydlatej" na 1981 r. można w terminie do dnia 25 listopada br.

Cena prenumeraty wynosi: kwartalnie 91 zł., półrocznie 182 zł., rocznie 364 zł.

Czytelnicy indywidualni winni opłacać prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Jeszcze informacja dla Zdzisława Okonia z Poznania: Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. **(z)**

LISTY

ZESZYCIK ZA 303 ZŁ

Chciałbym podzielić się z Redakcją kilkoma uwagami na temat kupionych niedawno ilustracji samoprzylepnych „Samoloty, na których walczyli Polacy" i zeszytu do wklejania tych ilustracji, wydanych przez Krajową Agencję Wydawniczą, Redakcja Wydawnictw Rysunkowych, 04-087 Warszawa, ul. Igańska 15 c. Oprócz tematu „Samoloty, na których walczyli Polacy" KAW wydała także zeszyty i arkusze z pięcioma innymi jeszcze tematami.

Zgodnie z podaną w zeszycie informacją kupiłem 12 egz. (od nr 56 do 67) arkuszy ilustracji samoprzylepnych „Samoloty, na których walczyli Polacy" i byłem przekonany, że będą to wszystkie ilustracje dotyczące tego tematu. Okazało się jednak, że brakują aż dwadzieścia cztery ilustracje samolotów (numery: 1, 2, 5, 6, 11, 12, 15, 16, 21, 22, 25, 26, 31, 32, 35, 36, 41, 42, 51, 52, 61, 62, 63, 64). Ilustracje te umieszczone są pojedynczo na arkuszach o innych tematach wiodących. Koszt zeszytu wynosi 15 zł, koszt jednego arkusza 8 zł. Tak więc koszt zeszytu i dwunastu arkuszy („Samoloty, na których walczyli Polacy" od nr. 56 do 67), wynosi 111 zł, a to już jest drogo. Dodając do tego jeszcze koszt dwudziestu czterech arkuszy o innych tematach, na których umieszczono po jednej ilustracji, cały koszt zeszytu wyniesie 303 zł.

Pozostałe ilustracje dotyczące innych tematów, które mnie nie interesują (a myślę, że takich osób jest więcej), zmuszony jestem wyrzucać. Natomiast 303 zł powinien kosztować jakiś pięknie wydany album z kolorowymi zdjęciami, a nie taki zeszycik.

Myślę, że gdyby na jednym arkuszu występował jeden temat to i tak cena takiego zeszytu po wklejeniu ilustracji przekroczyłaby 100 zł, a uważam, że kwota 100 zł powinna być górną granicą ceny za jeden kompletny zeszyt. Prawdopodobnie KAW nie pomyślała o młodzieży uczącej się. Poza tym w opisach poszczególnych samolotów wiele jest nieścisłości, np. że samolot PWS-10 skonstruowany został w 1939 roku. Kilka samolotów jest w takich ujęciach, z których nie można zorientować się, jaki to typ samolotu, np. ilustracja nr 59 Polikarpow I-16.

Z poważaniem

Zbigniew Szatkowski — Łódź

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ŁÓDZKI

W dniach 17—27.7.1980 r. na lotnisku Bad Lipspringe w RFN odbyły się międzynarodowe zawody spadochronowe z udziałem skoczków z Australii, Nowej Zelandii, Ameryki Północnej i krajów Europy, ogółem 50 ekip — 200 zawodników z 10 państw. W zawodach tych brała również udział ekipa z Aeroklubu Łódzkiego, która przybyła w ramach współpracy i bezdewizowej wymiany z Aeroklubem Dortmundzkim. Rozegrano trzy konkurencje: skoki na celność lądowania, akrobację i relativ (w ostatniej konkurencji łodzianie udziału nie brali). Spadochroniarze Aeroklubu Łódzkiego zdobyli szereg pucharów, a mianowicie: Stanisław Mikrut na spadochronie SW-11 za zajęcie drugiego miejsca w akrobacji, Joanna Rapalska na SW-11 zdobyła wśród pań dwa pierwsze miejsca — w celności i akrobacji, Krystyna Bednarz na spadochronie UT-15 zdobyła wśród kobiet dwa drugie miejsca — w celności i akrobacji. Tadeusz Winiarek na UT-15 — drugie miejsce w celności — otrzymał puchar jako najmłodszy (19 lat) zawodnik spośród 200 uczestników.

WŁADYSŁAW DZIUDA

NOWE KSIĄŻKI WKiŁ

Robert Staniszewski: NAPĘDY LOTNICZE. STEROWANIE ZESPOŁÓW NAPĘDOWYCH. Wyd. 1, format B5, str. 310, rys. 272, cena 140 zł. Z cyklu: „Napędy lotnicze".

Zjawiska sterowania, podstawy działania układów i systemów sterowania oraz regulacji silników lotniczych. Wskazówki do obliczeń inżynierskich w projektowaniu elementów, regulatorów i układów sterowania silników turbinowych, tłokowych i turbośmigłowych. Przegląd typowych rozwiązań oraz wybrane informacje o eksploatacji układów. Odbiorcy: inżynierowie i technicy biur projektowych przemysłu lotniczego oraz służb eksploatacji lotnictwa cywilnego i wojskowego, pracownicy naukowi wyższych uczelni i instytutów oraz studenci specjalizujący się w dziedzinie techniki lotniczej, automatyki i mechaniki precyzyjnej.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni Mars, Semp, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m. 2, 51-113 Wrocław. (ogł. nr 5)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. – Czesław Głogowski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny – Jolanta Kalita, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 3.X.1980. Zam. 2064. O-36. Nakład 27 000 egz.

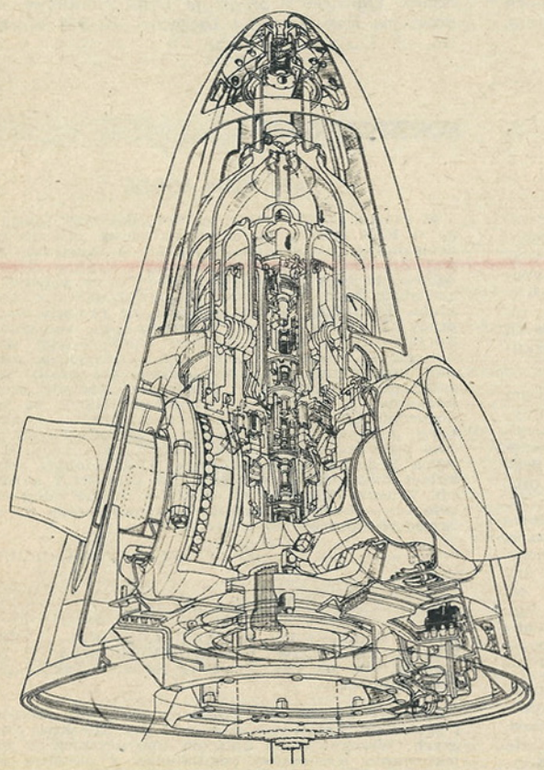
ZNAKI ROZPOZNAWCZE (3)

FRANCJA

Oznaczenia wojskowe – barwne na płacie i kadłubie (na usterzeniu pasy pionowe niebiesko-biało-czerwone); oznaczenia cywilne – czarne F.

PIASTA ŚMIGŁA

Przekrój perspektywiczny piasty śmigła 4-łopatowego z łopatami ustawionymi hydraulicznie w chorągiewkę oraz do odwracania kierunku ciągu. Śmigła te były stosowane m.in. w zespole z silnikami turbinowymi RR Tyne o mocy max. 3522 do 4048 kW — 4785 do 5500 KM (przy 15 250 obr/min turbiny). U dołu końcówka wału silnika.



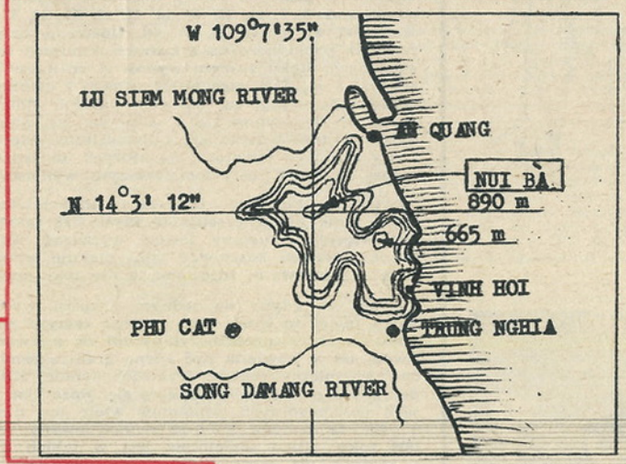
PRZY WYRWANIU

Unikatowe zdjęcie szybowca laminatowego, ukazujące elastyczność skrzydeł z tworzyw sztucznych. Zdjęcie pochodzi z tegorocznych międzynarodowych zawodów w Paderborn w RFN.

Balon na gorące powietrze OK-8006 SVAZARM wystartował w CSRS po raz pierwszy 14.IX.1978 r., pilotowany przez Austriaka. Obecnie jest używany do szkolenia czechosłowackich pilotów balonowych.

Przygotowanie do startu klasycznego balonu gazowego trwa ponad 30 min, a sam gaz kosztuje ok. 10 000 koron. Start balonu na gorące powietrze jest 100 razy tańszy i nie wymaga obsługi pomocniczej. Balon SVAZARM ma objętość 2190 m³, dwa palniki na propan-butan (jeden główny, drugi rezerwowy), udźwig 2–3 osoby i czas trwania lotu 2–3 h. Jest to 387 balon wyprodukowany w brytyjskich zakładach Don Cameron.

START WSPÓŁCZESNEGO MONTGOLFIERA



WIETNAMSKI JEŻÓW?

Nui Bà, to 890 m szczyt górski nad Morzem Chińskim, z którego wykorzystując zjawiska falowe można latem przelecieć na szybowcu przez cały Wietnam z płn. na płd., a nawet do Laosu, Kambodży i Tajlandii. Wilgotność względna powietrza jest tylko 50–60%, podstawa cumulusów – często powyżej 2000 m, a ich szlaki ciągną się aż po horyzont. Występuje też zjawisko drugiej fali. Taka była opinia szybownika amerykańskiego Petera Riedela, który w końcu lat 60-tych zbadał latając na szybowcach niemal wszystkie ośrodki szybowcowe w Azji – od Turcji i Afganistanu po Wietnam i Hawaje. Riedel był najlepszym przedwojennym niemieckim pilotem szybowcowym z okresu świetności szybowiska w Rhön. W okresie wojny będąc za granicą w służbie dyplomatycznej – osiadł w USA, gdzie się ożenił. Startował w mistrzostwach szybowcowych St. Zjednoczonych w Elmira. Po wojnie pracuje w lotnictwie komunikacyjnym USA. Zdaniem Riedela szybowcowe warunki meteorologiczne w Nui Bà należą do najlepszych w świecie i dają ok. 2-krotnie większe możliwości przelotowe od panujących w Miami na Florydzie.

Zdjęcia i rysunki: „VTM", „The Aeroplane", „Der Flieger", „Aerokurier", archiwum.

KOSMONAUTYKA

● 23.IX.1980 r. Na orbitę wokółziemską został wprowadzony kolejny satelita badawczy Kosmos-1211.

● Przemysł rakietowo-kosmiczny otrzymał w 1980 r. 22% budżetu wojskowego Francji przeznaczonego na rozwój, badania i eksperymenty (przemysł lotniczy – 15,5%).

● Wypowiedzi uczonych na temat przybyszów z innych planet (1980 r.).

W. TROICKI, członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR: Każde najbardziej nieoczekiwane odkrycie nowych zjawisk w Kosmosie należy przede wszystkim próbować wyjaśnić naturalnymi przyczynami i procesami przyrody. Do chwili obecnej obserwacje Kosmosu nie doprowadziły jeszcze do wykrycia „cudu", wymagającego wyjaśnienia działalnością cywilizacji pozaziemskiej.

D. OLDEROGGE, członek-korespondent Akademii Nauk ZSRR: Nie ma żadnych danych, aby przypuszczać istnienie jakichkolwiek wpływów z innych planet na rozwój kultury Afryki. Ale rzecz nie w tym, czy są one czy też nie. Ludzie łakną cudów i nawet najprostsze oraz historycznie niewątpliwie fakty mogą być przyjmowane w duchu potrzebnym fantastom.

● Szef japońskiej agencji kosmicznej NASDA Akiyoshi Matsuura podał się do dymisji w czerwcu 1980 r. po nieudanych startach 2 satelitów łącznościowych Ayame-1 i Ayame-2, wynikłych z wad silników (także amerykańskich) rakiet nośnych. Nowym szefem japońskiego programu kosmicznego został Masao Yamanouchi.

● Szwecja zamierza przyspieszyć budowę pierwszego satelity narodowego Viking, którego głównym zadaniem będzie badanie obszaru cząstek naładowanych uwięzionych przez ziemskie pole magnetyczne. Viking powstaje przy współpracy Saab-Scania z Boeingem (USA) pod kierunkiem Szwedzkiej Korporacji Kosmicznej. Dla potrzeb projektu łączności satelitarnej Spine Szwecja ma zbudować 2 stacje naziemne w Kiruna oraz Solna pod Sztokholmem. Stacja w Kiruna ma służyć także do odbioru danych z satelitów zasobów. Takie są zalecenia szwedzkiej Rady Aktywności Kosmicznej.

● W USA ustalono, że przyczyną nieudanego wprowadzenia na orbitę geostacjonarną satelity łącznościowego SATCOM-III (XII. 1979 r.) mogło być: pęknięcie dyszy silnika rakietowego wprowadzającego satelitę na orbitę i (lub) uszkodzenie układu baterii słonecznych. Straty 60–77 mln dol.

● Po 3 miesiącach studiów brytyjski przemysł lotniczo-kosmiczny ustalił na zlecenie ESA możliwość budowy satelity Giotto do badań komety Halleya w 1985–86 r., w oparciu o konstrukcję satelitów Geos-1 i Geos-2.

● Według najnowszych ustaleń, pierwszy start Space Shuttle ma się odbyć w marcu 1981 r. (2 lata opóźnienia). w okresie od marca 1981 r. do kwietnia 1982 r. powinny nastąpić 4 załogowe loty próbne. Pierwsza wyprawa użyteczna – we wrześniu 1982 r.

Na symulatorze lotu udało się wyrzucić małymi ładunkami pirotechnicznymi ze Space Shuttle makietę satelity Leaset o średnicy ok. 4,3 m i masie 6800 kg. W budowie jest 5 satelitów Hughes Leaset dla potrzeb łączności wojskowej. Z niskiej orbity przejdą one na geostacjonarną (36 000 km).

● Przewidywana żywotność indyjskiego satelity Rohini (start 18.VII. 1980 r.) ma wynosić 300 dni. Jest to znacznie dłużej niż oczekiwano, ponieważ ogniwa słoneczne produkcji indyjskiej wykazują o 50% większą sprawność od znamionowej.

● Ultraszybką łączność satelitarną ma zapewnić rozwój niezwykłych generatorów hybrydowych o prędkości ponad 1 miliarda bitów/s. Prace prowadzą zakłady Hughes. Oczekuje się rychłego pokonania problemów technologicznych. W generatorach wykorzystuje się logikę opartą na zjawiskach polowych arsenku galu.

● Według najnowszych danych, pierwszy laserowy satelita łącznościowy USA ma wystartować w 1982 lub 1983 r. dla potrzeb wojskowych. W przyszłości do zorganizowania światowej sieci łączności laserowej wystarczy kilka takich satelitów umieszczonych na „supersynchronicznych" orbitach o wysokościach co najmniej 100 000 km. Laser neodymowy – YAG – umożliwia 4-krotnie szybsze przekazywanie danych cyfrowych niż obecna satelitarna łączność mikrofalowa.